Conto Corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 266 del 17 novembre 1927 (VI)

PARTE PRIMA DEL REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

DIREZIONE GENERALE DELLA MARINA MERCANTILE — ISPETTORATO DEI SERVIZI MARITTIMI

Convenzioni per i servizi marittimi sovvenzionati

1. — Linee indispensabili.
2. — Linee utili.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

DIREZIONE GENERALE DELLA MARINA MERCANTILE
ISPETTORATO DEI SERVIZI MARITTIMI

Convenzioni per i servizi marittimi sovvenzionati

1. — LINEE INDISPENSABILI

Capitolato A per i servizi marittimi sovvenzionati.

Esecuzione dei viaggi. — Itinerari ed orari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle comunicazioni, sentito il concessionario, e potranno essere in egual modo variati.

Le partenze potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale o politico essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del Ministero delle comunicazioni e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice l'autorità marittima nei singoli porti senza che si possa chiedere alcun compenso nè dal concessionario in confronto dello Stato, nè dai terzi sia in confronto dello Stato che del concessionario.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi porti di approdo riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Nessuna variazione potrà essere apportata dal concessionario agli itinerari delle linee se non previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Il Ministero delle comunicazioni potrà sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari.

L'attuazione di nuovi approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso che i viaggi straordinari possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le sole spese vive di esercizio.

Piroscafi.

Art. 5.

I piroscafi da assegnarsi alle linee devono essere iscritti alla prima classe del « Registro Italiano » o di altro Registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Salvo il disposto dell'art. 7 essi devono avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate nella tabella di cui all'art. 1 e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere in ogni momento alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

Inoltre, salvo sempre il disposto dell'art. 7, devono essere di assoluta proprietà del concessionario.

Il concessionario ha l'obbligo di assicurare tutti i piroscafi assegnati al servizio.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, i piroscafi che abbiano raggiunto l'età di 25 anni dovranno essere sostituiti.

Art. 6.

Il concessionario indicherà al Ministero delle comunicazioni le linee sulle quali intende destinare i singoli piroscafi; questi non potranno esser distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri senza l'autorizzazione del Ministero predetto. A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Il concessionario non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio, nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo anche se non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro rispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà fissato dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Il Ministro per le comunicazioni ha facoltà insindacabile di autorizzare il concessionario, in casi eccezionali, ad assegnare temporaneamente alle linee piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, prendendoli, ove occorra, a noleggio.

In tali casi la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formola seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;
b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right]$$

$$b = S - \left(0{,}65\ S + 0{,}35\ S\frac{T'}{T}\right)$$

dei quali

V' rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Art. 8.

I piroscafi nuovi, che il concessionario ha l'obbligo di destinare al servizio, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

Il concessionario potrà ricorrere ai cantieri esteri quando, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, i

cantieri nazionali abbiano fatto condizioni onerose in confronto di quelle risultanti da accreditati cantieri esteri.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione.

Art. 9.

I piroscafi, siano nuovi o già in esercizio, devono essere riconosciuti idonei al servizio della linea o delle linee cui sono destinati.

A tal uopo, prima che un piroscafo sia messo in servizio, una Commissione nominata dal Ministero delle comunicazioni procederà ad una visita generale del piroscafo, esigendo, ove occorra, che sia messo a secco. La visita si estenderà a tutte le parti costitutive e complementari del piroscafo, cioè allo scafo ed alle sue soprastrutture con tutte le sistemazioni interne, all'apparato motore, ai macchinari ausiliari, all'armamento marinaresco ed agli oggetti di dotazione fissa e di rispetto.

La Commissione procederà inoltre alla prova di stabilità ed alle prove in mare per la determinazione della velocità e per l'accertamento delle condizioni di governo e delle qualità nautiche del piroscafo e del funzionamento dei vari meccanismi ausiliari.

Per la esecuzione della visita e delle prove suindicate saranno dal Ministero delle comunicazioni emanate particolari norme.

Il Ministero delle comunicazioni potrà autorizzare che la visita e le prove suindicate siano eseguite posteriormente all'entrata in servizio dei piroscafi, quando ciò sia ritenuto necessario per non ritardare o interrompere l'esercizio di una linea, e purchè l'autorità marittima abbia accertato che i piroscafi stessi siano in perfette condizioni di navigabilità.

La visita e le prove suindicate hanno l'effetto delle visite di cui agli articoli 43 e seguenti del testo coordinato del regolamento 18 gennaio 1899, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni potrà, inoltre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, ed in ogni caso a ciascuna partenza dal porto capolinea per i viaggi oltre il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra ed almeno di biennio in biennio per gli altri viaggi, far procedere ad una visita sommaria, ed occorrendo anche a visita straordinaria, dei piroscafi, per accertare se i medesimi riuniscano sempre tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio, alla sicurezza della navigazione e alle esigenze del trasporto della posta, dei passeggeri, delle merci e del bestiame.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni suaccennate, od a quelle stabilite per i trasporti suddetti dagli ordinamenti marittimi che venissero successivamente emanati, il concessionario dovrà, nel termine che gli verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per rimettere il piroscafo nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirlo con altro rispondente alle condizioni stesse, e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi e inconvenienti verificatisi.

Art. 11.

Le spese per indennità di missione al personale ed alle Commissioni incaricate dal Ministero delle comunicazioni della esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del concessionario.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 12.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi. Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi superasse il 3 per cento del volume delle stive del piroscafo, per la eccedenza sarà corrisposto al concessionario un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi ai servizi postali e telegrafici e telefonici dipendenti dal Ministero delle comunicazioni nel limite dell'1 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 13.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo per il servizio degli effetti uno o due impiegati ed uno o due commessi, il concessionario sarà in obbligo di assegnare apposito e sufficiente locale sopra coperta, in luogo centrale e prossimo al punto di carico e scarico degli effetti, e corredato di banchi, tavoli e casellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente saranno collocate le cuccette pieghevoli per gli impiegati ed i commessi. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese del concessionario.

Il vitto degli impiegati e dei commessi sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 14.

Il concessionario dovrà far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto o dagli uffici sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffici dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco.

Esso dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero delle comunicazioni, effettuarsi anche presso le agenzie del concessionario.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa, sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Art. 15.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle comunicazioni nello scopo di accertare il numero e la natura degli effetti per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 16.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dall'Amministrazione delle poste o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario. La cassetta alle cui eventuali riparazioni è tenuto il concessionario stesso, dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi al concessionario che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura dell'Amministrazione delle poste, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario però potrà trasportare con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee da esso esercitate, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Il concessionario senza il consenso del Governo non potrà trasportare effetti fra porti esteri per conto di uno Stato estero.

Art. 17.

Il concessionario sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni e avarie degli effetti.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori.

Art. 18.

Il concessionario è obbligato al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi, sotto la osservanza delle tariffe e condizioni approvate dal Ministero delle comunicazioni, sentito il concessionario.

Allo scopo di facilitare tali trasporti il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero delle comunicazioni provvederà, quando sia possibile, perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 19.

All'inizio del servizio le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori fra tutti i porti del Regno — dall'Italia ai porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia e di Malta ed ai porti della Libia, dell'Eritrea e della Somalia Italiana e viceversa — come pure ai trasporti fra i porti del Mar Rosso fra Aden e Suez, fra quelli della Libia, fra quelli della Somalia Italiana e fra gli uni e gli altri non potranno superare i limiti stabiliti nelle tabelle che seguono:

TABELLA A.

PASSEGGERI (1).

VELOCITÀ PRESCRITTA E ZONE DI PERCORRENZA	Centesimi per passeggero chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:			
da 1 a 150 chilometri	39.9	26.6	13.3
da 151 a 300 »	29.82	19.88	9.94
da 301 a 600 »	20.89	13.93	6.96
da 601 a 1000 »	17.22	11.48	5.74
da 1001 a 1500 »	13.65	9.1	4.55
oltre 1500 chilometri	9.45	6.3	3.15
Per le linee con velocità da 12 a 15 miglia: (2)			
da 1 a 150 chilometri	63 —	42 —	21 —
da 151 a 300 »	32.55	21.7	10.85
da 301 a 600 »	24.15	16.1	8.05
da 601 a 1000 »	14.7	9.8	4.9
da 1001 a 1500 »	13.65	9.1	4.55
oltre 1500 chilometri	9.45	6.3	3.15
Per le linee con velocità oltre 15 miglia:			
Per qualsiasi percorso	63 —	42 —	21 —
Da e per l'Eritrea e la Somalia Italiana: (3)			
da 1 a 4000 chilometri	17.4	11.6	5.8
oltre 4000 chilometri	9.6	6.4	3.2

(1) Nei prezzi di passaggio risultanti dall'applicazione della presente tabella non sono compresi il costo del vitto per tutte le classi e quello del letto per la prima o la seconda classe.

(2) Pei percorsi fra scali italiani si applicheranno i prezzi previsti per le linee con velocità inferiore a 12 miglia.

(3) I prezzi di passaggio da o per l'Eritrea o la Somalia italiana si intendono in lire oro al cambio del 300 per cento se il cambio corrente sia uguale o superiore a 300, od al cambio corrente se questo sia inferiore a 300.

Sui piroscafi potranno aggiungersi cabine speciali e di lusso a prezzi superiori a quelli normali, da determinarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Il numero di tali cabine non potrà eccedere il 40 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai tre ai dieci anni non compiuti, pagheranno metà tariffa.

Il costo del letto, del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Ministero delle comunicazioni. Il vitto non è obbligatorio per i passeggeri nei viaggi di durata inferiore a 12 ore.

Ogni passeggero di 1ª classe avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggero di 2ª e 3ª classe 70 chilogrammi, anche se il bagaglio è costituito da derrate e prodotti agricoli per il consumo personale.

TABELLA *B*.

MERCI.

ZONE DI PERCORRENZA	Prezzo per quintale in lire			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 km. (minimo per q.le)	7.35	5.88	4.48	2.8
da oltre 200 e sino a 300 km. (1)	0.294	0.196	0.112	0.056
da oltre 300 e sino a 400 km. (1)	0.196	0.098	0.070	0.049
da oltre 400 e sino a 1000 km. (1)	0.049	0.049	0.049	0.049
Oltre 1000 chilometri (1)	0.035	0.035	0.035	0.035
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa (2)	7.80	7.10	6.10	5.50
Dall'Italia ai porti della Somalia italiana e viceversa (2)	10.90	9.90	6.60	6 —

(1) Per ogni 20 chilometri indivisibili.
(2) Vedi annotazione (3) alla tabella A.

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire dieci; le frazioni di quintale inferiori a 50 chilogrammi e quelle di 50 e più chilogrammi sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 e del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 e 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco, stivaggio, disistivaggio e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo stivaggio, il disistivaggio e lo sbarco delle merci sarà fatto a cura del concessionario, il quale non potrà per tali operazioni applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità locali competenti; tuttavia per partite di importanza speciale il concessionario potrà consentire al ricevitore, salvo particolari disposizioni vigenti nei porti, di ritirare la merce sotto paranco.

TABELLA *C*.

BESTIAME.

ZONE DI PERCORRENZA	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 km. (prezzo minimo)	28 —	16 —	7.60	4 —
Per ogni 50 km. indivisibili oltre 300 e fino a 500 km.	4 —	3 —	1.60	1 —
Per ogni 100 km. indivisibili oltre 500 km.	3 —	2 —	1 —	0.40

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche, vitelli;
alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;
alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;
alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario.

TABELLA *D*.

VALORI.

ZONE DI PERCORRENZA	Lire per ogni 1000 indivisibile
Da 1 a 200 chilometri (prezzo minimo)	4 —
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 200 e fino a 500 chilometri	0.72
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 500 e fino a 1000 chilometri	0.24
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 1000 chilometri	0.12
Prezzo massimo	12 —

Nessun diritto di cappa potrà essere gravato dai concessionari sulle spedizioni di merci, bestiame e valori.

Art. 20.

Pei percorsi internazionali non indicati nell'articolo precedente, le tariffe non potranno in verun caso essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni siano reputati di pari importanza.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dal concessionario alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione col medesimo piroscafo.

Le merci di importazione, imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano, non saranno mai tassate ad un prezzo superiore al nolo applicato

dal concessionario alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto estero sopra il medesimo piroscafo per essere spedite, con o senza trasbordo, ad un porto estero.

Art. 21.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti merci applicando tariffe non superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno toccata da piroscafi adibiti alle linee esercitate dal concessionario:

fino a 60 kg. . . . . L. 5.—
fino a 120 kg. . . . . » 10.—

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee suddette:

fino a 60 kg. . . . . L. 10.—
fino a 120 kg. . . . . » 20.—

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località di oltre Suez toccate da piroscafi adibiti alle linee suddette:

fino a 60 kg. . . . . L. 20.—
fino a 120 kg. . . . . » 30.—

Per l'operazione di trasbordo dei piccoli colli suddetti da un piroscafo ad un altro sarà percepito dal concessionario un compenso non superiore a lire 2 per collo.

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Art. 22.

Il concessionario dovrà provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovrà lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni.

Quando per fatto proprio il concessionario non adempisse a tale obbligo sarà tenuto ad eseguire il trasporto nel viaggio successivo salvo che lo speditore non avesse provveduto nel frattempo in altro modo.

Nell'uno e nell'altro caso il concessionario dovrà rimborsare le spese di sosta della merce.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 23.

In caso di carestia oppure di altra calamità pubblica la quale abbia per effetto di variare notevolmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Ministero delle comunicazioni potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe effettive, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso.

Art. 24.

A richiesta del concessionario, e sempre quando ne sia dimostrata la necessità in dipendenza di eventuali maggiori oneri di esercizio, il Ministero delle comunicazioni potrà, previo il parere favorevole del Consiglio superiore della marina mercantile e del Consiglio di Stato, accordare aumenti alle tariffe indicate agli articoli 19 e 21.

Il Ministero delle comunicazioni potrà inoltre, sentito il concessionario e previo il parere favorevole del Consiglio superiore della marina mercantile e del Consiglio di Stato, disporre la riduzione delle tariffe massime indicate agli articoli 19 e 21 quando ciò sia consentito dalle mutate condizioni dell'economia nazionale e dei traffici marittimi.

Qualsiasi modificazione alle norme e condizioni di trasporto in vigore alla data di inizio dei servizi contemplati dal presente capitolato, dovrà essere preventivamente approvata dal Ministero predetto udito il Consiglio superiore della marina mercantile ed il Consiglio di Stato. Il Ministero delle comunicazioni potrà anche provvedere di sua iniziativa, sentito il concessionario ed i Consigli suddetti, alla revisione delle norme e condizioni medesime, ogni qualvolta ciò sia ritenuto da esso opportuno per armonizzarle con le leggi e le consuetudini.

Le variazioni alle tariffe e le modificazioni alle norme e condizioni di trasporto devono essere portate a conoscenza del pubblico quindici giorni prima della loro entrata in vigore.

Art. 25.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dal Ministero delle comunicazioni; esso vigilerà che il concessionario non accordi sulla stessa linea ribassi a vantaggio od a danno di singoli porti e di singoli speditori.

Al Ministero stesso spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori, ed altri terzi interessati; le decisioni del Ministero delle comunicazioni non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'articolo 21 della convenzione e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Servizio cumulativo.

Art. 26.

Pei trasporti dei passeggeri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee indicate nella tabella di cui all'art. 1 e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso, è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna amministrazione. Uguale obbligo è fatto al concessionario in riguardo ai trasporti passeggeri, bagagli e merci fra il continente, le isole e le colonie.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura del concessionario, verso quel compenso che sarà stabilito dalle locali autorità competenti.

Il concessionario sarà pure tenuto ad attuare il servizio cumulativo per i passeggeri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e possibilmente con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitano linee per località non toccate dai piroscafi italiani sovvenzionati.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra i concessionari delle linee di cui al presente capitolato e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Il concessionario avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 27.

Il concessionario dovrà concedere: il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto:

a) su tutte le linee; in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

b) sulle linee per le Colonie e l'estero:

1° a due missionari o due missionarie, italiani, in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

2° ai nazionali indigenti, residenti nelle colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alla loro residenza dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 posti (3ª classe) per ogni viaggio di andata o di ritorno;

3° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti (3ª classe).

Il prezzo del vitto per i passeggeri di cui ai numeri 2 e 3 sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni, e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 2 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 3.

Art. 28.

Il concessionario dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) per i percorsi fra i porti del Regno:

1° agli impiegati dello Stato e loro famiglie;

2° agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato ed alle rispettive famiglie;

3° ai militari di truppa;

4° agli allievi degli Istituti nautici;

5° ai partecipanti ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai, di agricoltori e loro famiglie in numero non inferiore a venti persone e alle comitive in genere composte di non meno di trenta persone, purchè in precedenza ne abbiano fatto domanda indicando i nomi dei componenti la comitiva e lo scopo del viaggio;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e delle categorie indicate ai numeri 1 e 2:

b) sulle linee per le colonie e per l'estero:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

3° agli impiegati dello Stato in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

4° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

c) su tutte le linee:

ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

ed in mancanza di speciali convenzioni con i Ministeri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggiano isolati a spese dello Stato;

b) ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione il concessionario è obbligato a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 29.

Il concessionario dovrà concedere:

a) la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

b) la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti.

Art. 30.

In mancanza di convenzioni speciali, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato il concessionario dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente, con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze, dal concessionario i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle Tesorerie: la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale della Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare al concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee da esso esercitate.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 31.

La sorveglianza dei servizi spetta all'Amministrazione della marina mercantile (Ispettorato dei servizi marittimi) ed alle autorità da essa delegate. I funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile e le autorità da essa delegate hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi e presso l'Amministrazione del concessionario tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella convenzione e nel presente capitolato.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 32.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmettere copia ogni mese al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari.

Art. 33.

Ove il concessionario non adempia agli obblighi di cui all'art. 32 od ostacoli le indagini che si praticassero ai termini degli articoli 31 e 32, il Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di sospendere il pagamento della sovvenzione.

Art. 34.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della sorveglianza e delle indagini di cui agli articoli 31 e 32 del presente capitolato sono a carico del concessionario, ed a tal uopo sulla sovvenzione annua sarà effettuata una ritenuta del 2 per mille, che varrà a titolo di deposito, salvo liquidazione definitiva.

Penalità.

Art. 35.

Per le sole linee postali giornaliere Napoli-Palermo e Civitavecchia-Terranova:

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea non derivante da causa di forza maggiore dimostrata o da autorizzazione ministeriale, il concessionario incorrerà in una multa di L. 0,10 per tonnellata di stazza lorda e per ogni ora di ritardo, esclusa la prima mezz'ora. Nell'applicazione di tale multa sarà computata per un'ora ogni frazione superiore ai trenta minuti, sarà trascurata la frazione uguale o inferiore.

Per tutte le linee:

Per ogni viaggio omesso il concessionario incorrerà nella perdita della relativa sovvenzione. Se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, il concessionario incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a 5000.

La mancanza di piroscafi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuta la sovvenzione per la percorrenza non eseguita. Quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta della sovvenzione corrispondente alla parte di viaggio omessa sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per la omissione del viaggio.

Qualora un piroscafo, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal Ministero delle comunicazioni, non approdasse ad uno degli scali prescritti o approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, il concessionario incorrerà nella multa di L. 1000.

Per qualunque altra irregolarità non giustificata nella esecuzione degli orari ed itinerari il concessionario incorrerà in una multa da L. 500 a L. 5000 per viaggio.

Salvo casi di forza maggiore dimostrata, il ritardo frapposto dal concessionario alla messa in linea dei piroscafi di nuova costruzione o a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito, sarà punito con una multa di lire una per tonnellata di stazza lorda e per ogni giorno di ritardo.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto del l'equipaggio, compreso il personale di camera, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 30 per il comandante, di L. 15 per ogni ufficiale e di L. 5 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, il concessionario oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso a quello che avrebbe dovuto applicare.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni del concessionario. Contro le deliberazioni del Ministero suddetto non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte del concesionario.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dalla sovvenzione e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 36.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, il concessionario dovrà preferire, a parità di condizioni, le società di lavoratori legalmente costituite.

Capitolato B per i servizi marittimi sovvenzionati (Servizi locali)

Esecuzione dei viaggi - Itinerari ed orari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal Ministero delle comunicazioni, sentito il concessionario, e potranno essere in egual modo variati.

Le partenze potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale o politico essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del Ministero delle comunicazioni e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice l'autorità marittima nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso nè dal concessionario in confronto dello Stato, nè dai terzi sia in confronto dello Stato che del concessionario.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi porti di approdo riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Nessuna variazione potrà essere apportata dal concessionario agli itinerari delle linee se non previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Il Ministero delle comunicazioni potrà sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari.

L'attuazione di nuovi approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso che i viaggi straordinari possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le sole spese vive di esercizio.

Piroscafi.

Art. 5.

I piroscafi da assegnarsi alle linee devono essere iscritti alla prima classe del « Registro Italiano » o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Salvo il disposto dell'art. 7 essi devono avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate nella tabella di cui all'art. 1 e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere in ogni momento alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

Inoltre, salvo sempre il disposto dell'art. 7, devono essere di assoluta proprietà del concessionario.

Il concessionario ha l'obbligo di assicurare tutti i piroscafi assegnati al servizio.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, i piroscafi che abbiano raggiunto l'età di 25 anni dovranno essere sostituiti.

Art. 6.

Il concessionario indicherà al Ministero delle comunicazioni le linee sulle quali intende destinare i singoli piroscafi; questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri senza l'autorizzazione del Ministero predetto. A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Il concessionario non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio, nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione.

Nel caso che un piroscafo si perdesse il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo anche se non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro rispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà fissato dal Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro delle comunicazioni ha facoltà insindacabile di autorizzare il concessionario, in casi eccezionali, ad assegnare temporaneamente alle linee piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite, prendendoli, ove occorra, a noleggio.

Art. 7.

In tali casi la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formola seguente:

$$(S' = S - a + b)$$

in cui

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;
b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right]$$

$$b = S - \left(0{,}65\ S + 0{,}35\ S\frac{T'}{T}\right)$$

dei quali

V' rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10% nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Art. 8.

I piroscafi nuovi, che il concessionario ha l'obbligo di destinare al servizio, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

Il concessionario potrà ricorrere ai cantieri esteri quando, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, i cantieri nazionali abbiano fatto condizioni onerose in confronto di quelle risultanti da accreditati cantieri esteri.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione.

Art. 9.

I piroscafi, siano nuovi o già in esercizio, devono essere riconosciuti idonei al servizio della linea o delle linee cui sono destinati.

A tal uopo, prima che un piroscafo sia messo in servizio, una commissione nominata dal Ministero delle comunicazioni procederà ad una visita generale del piroscafo, esigendo, ove occorra, che sia messo a secco. La visita si estenderà a tutte le parti costitutive e complementari del piroscafo, cioè allo scafo ed alle sue soprastrutture con tutte le sistemazioni interne, all'apparato motore, ai macchinari ausiliari, all'armamento marinaresco ed agli oggetti di dotazione fissa e di rispetto.

La Commissione procederà inoltre alla prova di stabilità ed alle prove in mare per la determinazione della velocità e per l'accertamento delle condizioni di governo e delle qualità nautiche del piroscafo e del funzionamento dei vari meccanismi ausiliari.

Per la esecuzione della visita e delle prove suindicate saranno dal Ministero delle comunicazioni emanate particolari norme.

Il Ministero delle comunicazioni potrà autorizzare che la visita e le prove suindicate siano eseguite posteriormente all'entrata in servizio dei piroscafi, quando ciò sia ritenuto necessario per non ritardare o interrompere l'esercizio di una linea, e purchè l'autorità marittima abbia accertato che i piroscafi stessi siano in perfette condizioni di navigabilità.

La visita e le prove suindicate hanno l'effetto delle visite di cui agli articoli 43 e seguenti del testo coordinato del regolamento 18 gennaio 1899, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni potrà, inoltre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, ed in ogni caso almeno di biennio in biennio, far procedere ad una visita sommaria, ed occorrendo anche a visita straordinaria, dei piroscafi, per accertare se i medesimi riuniscano sempre tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio, alla sicurezza della navigazione e alle esigenze del trasporto della posta, dei passeggeri, delle merci e del bestiame.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni suaccennate, od a quelle stabilite per i trasporti suddetti dagli ordinamenti marittimi che venissero successivamente emanati, il concessionario dovrà, nel termine che gli verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per rimettere il piroscafo nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirlo con altro rispondente alle condizioni stesse, e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi e inconvenienti verificatisi.

Art. 11.

Le spese per indennità di missione al personale ed alle Commissioni incaricate dal Ministero delle comunicazioni della esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del concessionario.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 12.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi. Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi superasse il tre per cento del volume delle stive del piroscafo, per l'eccedenza sarà corrisposto al concessionario un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggettti e le provviste riferentisi ai servizi postali e telegrafici e telefonici dipendenti dal Ministero delle comunicazioni nel limite dell'1 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 13.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo per il servizio degli effetti uno o due impiegati ed uno o due commessi, il concessionario sarà in obbligo di assegnare apposito e sufficiente locale sopra coperta, in luogo centrale e prossimo al punto di carico e scarico degli effetti, e corredato di banchi, tavoli e casellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente saranno collocate le cuccette pieghevoli per gli impiegati ed i commessi. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese del concessionario.

Il vitto degli impiegati e dei commessi sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 14.

Il concessionario dovrà far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto, o dagli uffici sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco.

Esso dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti ed agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero delle comunicazioni, effettuarsi anche presso le agenzie del concessionario.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Art. 15.

Per la consegna e il ricevimento degli effetti il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle comunicazioni nello scopo di accertare il numero e la natura degli effetti per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 16.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dall'Amministrazione delle poste o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario. La cassetta, alle cui eventuali riparazioni è tenuto il concessionario stesso, dovrà essere consegnata unitamente agli effetti, agli uffici postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi al concessionario che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura dell'Amministrazione delle poste, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario potrà però trasportare con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee da esso esercitate, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Il concessionario senza il consenso del Governo non potrà trasportare effetti fra porti esteri per conto di uno Stato estero.

Art. 17.

Il concessionario sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni e avarie degli effetti.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori.

Art. 18.

Il concessionario è obbligato al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni approvate dal Ministero delle comunicazioni, sentito il concessionario.

Allo scopo di facilitare tali trasporti il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero delle comunicazioni provvederà, quando sia possibile, perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 19.

All'inizio del servizio le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori non potranno superare i limiti seguenti:

a) *Passeggeri*:

pei passeggeri di classe centesimi 24 per passeggero-chilometro;

pei passeggeri di ponte centesimi 12 per passeggero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno di distinguere i passeggeri in tre classi, la tariffa della classe intermedia sarà di centesimi 18 per passeggero-chilometro.

Potranno essere istituiti sui piroscafi posti di lusso con l'aumento fino al 20 per cento sul prezzo fissato pei passeggeri di classe. Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di classe.

Ragazzi di età inferiore ai tre anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai tre ai dieci anni non compiuti pagheranno metà tariffa.

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sè gratuitamente 60 chilogrammi di bagaglio, anche se è costituito da derrate o prodotti agricoli per consumo personale o pel mercato.

b) *Merci*:

per qualsiasi percorso delle linee e per quintale L. 2,80.

L'importo minimo di ogni spedizione è di L. 4. Le frazioni di quintale inferiori a 50 chilogrammi e quelle di 50 e più chilogrammi sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 e del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco, stivaggio, disistivaggio e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo stivaggio, il disistivaggio e lo sbarco delle merci sarà fatto a cura del concessionario, il quale non potrà per tali operazioni applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità locali competenti.

c) *Bestiame*:

1ª classe	L.	18	per capo
2ª »	»	12	» »
3ª »	»	3	» »
4ª »	»	1.50	» »

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche e vitelli;

alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;

alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate di accordo fra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario.

d) *Valori*:

L. 3 per ogni 1000 lire indivisibili, con un massimo di L. 9.

Art. 20.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto dei piccoli colli, contenenti merci, applicando una tariffa non superiore a lire 1.80 per collo.

I colli stessi non potranno superare nè il peso di chilogrammi 60 nè il volume di un quarto di metro cubo.

Art. 21.

Il concessionario dovrà provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovrà lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni.

Quando per fatto proprio il concessionario non adempisse a tale obbligo sarà tenuto ad eseguire il trasporto nel viaggio successivo, salvo che lo speditore non avesse provveduto nel frattempo in altro modo.

Nell'uno e nell'altro caso il concessionario dovrà rimborsare le spese e sosta della merce.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 22.

In caso di carestia oppure di altra calamità pubblica, la quale abbia per effetto di variare notevolmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Ministero delle comunicazioni potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro i limiti del 50 per cento delle tariffe effettive, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso.

Art. 23.

A richiesta del concessionario, e sempre quando ne sia dimostrata la necessità in dipendenza di eventuali maggiori oneri di esercizio, il Ministero delle comunicazioni potrà, previo il parere favorevole del Consiglio superiore della marina mercantile e del Consiglio di Stato, accordare aumenti alle tariffe indicate agli articoli 19 e 20.

Il Ministero delle comunicazioni potrà inoltre, sentito il concessionario e previo il parere favorevole del Consiglio

superiore della marina mercantile e del Consiglio di Stato, disporre la riduzione delle tariffe massime indicate agli articoli 19 e 20 quando ciò sia consentito dalle mutate condizioni della economia nazionale e dei traffici marittimi.

Qualsiasi modificazione alle norme e condizioni di trasporto in vigore alla data di inizio dei servizi contemplati dal presente capitolato, dovrà essere preventivamente approvata dal Ministero predetto udito il Consiglio superiore della marina mercantile ed il Consiglio di Stato. Il Ministero delle comunicazioni potrà anche provvedere di sua iniziativa, sentito il concessionario ed i Consigli suddetti, alla revisione delle norme e condizioni medesime, ogni qualvolta ciò sia ritenuto da esso opportuno per armonizzarle con le leggi e le consuetudini.

Le variazioni alle tariffe e le modificazioni alle norme e condizioni di trasporto devono essere portate a conoscenza del pubblico 15 giorni prima della loro entrata in vigore.

Art. 24.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dal Ministero delle comunicazioni; esso vigilerà che il concessionario non accordi sulla stessa linea ribassi a vantaggio od a danno di singoli porti e di singoli speditori.

Al Ministero stesso spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori, ed altri terzi interessati; le decisioni del Ministero delle comunicazioni non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'articolo 21 della convenzione e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Servizio cumulativo.

Art. 25.

Per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci il concessionario ha l'obbligo di attuare il servizio cumulativo con le Ferrovie e con gli altri concessionari di servizi marittimi sovvenzionati, e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale, mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle Amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna Amministrazione.

Il concessionario dovrà pure, quando sia possibile, attuare il servizio cumulativo con imprese di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani sovvenzionati.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura del concessionario verso quel compenso che sarà stabilito dalle autorità locali competenti.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra il concessionario e le Ferrovie o fra il concessionario e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Il concessionario avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 26.

Il concessionario dovrà concedere: il viaggio gratuito, in prima classe, escluso il vitto e il letto:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari della Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta.

Il concessionario dovrà inoltre concedere il viaggio gratuito in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle colonie o all'estero e provenienti da altre linee, che rimpatriano per prestar servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alla loro residenza dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a quattro posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi provenienti da altre linee, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di cui ai numeri 1 e 2 sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni, e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

Art. 27.

Il concessionario dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° agli impiegati dello Stato e loro famiglie;

2° agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato ed alle rispettive famiglie;

3° ai militari di truppa;

4° alle comitive di operai, di agricoltori e loro famiglie;

5° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e delle categorie indicate ai numeri 1 e 2;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

ed in mancanza di speciali convenzioni con i Ministeri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggiano isolati a spese dello Stato;

b) ai nazionali residenti nelle colonie o all'estero, provenienti da altre linee, che rimpatriano per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione il concessionario è obbligato a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestar servizio militare.

Art. 28.

Il concessionario dovrà concedere:

a) la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

b) la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche.

Art. 29.

In mancanza di convenzioni speciali, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, il concessionario dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente, con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze, dal concessionario i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle Tesorerie: la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano

pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale della Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare al concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee da esso esercitate.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 30.

La sorveglianza dei servizi spetta all'Amministrazione della marina mercantile (Ispettorato dei servizi marittimi) ed alle autorità da essa delegate. I funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile e le autorità da essa delegate hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi e presso l'Amministrazione del concessionario tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella convenzione e nel presente capitolato.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 31.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni mese al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari.

Art. 32.

Ove il concessionario non adempia agli obblighi di cui all'art. 31 o ostacoli le indagini che si praticassero ai termini degli articoli 30 e 31, il Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di sospendere il pagamento della sovvenzione.

Art. 33.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della sorveglianza e delle indagini di cui agli articoli 30 e 31 del presente capitolato sono a carico del concessionario, ed a tal uopo sulla sovvenzione annua sarà effettuata una ritenuta del due per mille, che varrà a titolo di deposito, salvo liquidazione definitiva.

Penalità.

Art. 34.

Per ogni viaggio omesso il concessionario incorrerà nella perdita della relativa sovvenzione. Se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore il concessionario incorrerà, inoltre, in una multa da lire 200 a 1000.

La mancanza di piroscafi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuta la sovvenzione per la percorrenza non eseguita. Quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta della sovvenzione corrispondente alla parte di viaggio omessa sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per la omissione del viaggio.

Qualora un piroscafo, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal Ministero delle comunicazioni, non approdasse ad uno degli scali prescritti, o approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, il concessionario incorrerà nella multa di L. 500.

Per qualunque altra irregolarità non giustificata nella esecuzione degli orari ed itinerari il concessionario incorrerà in una multa da L. 100 a L. 1000 per viaggio.

Salvo casi di forza maggiore dimostrata, il ritardo frapposto dal concessionario alla messa in linea dei piroscafi di nuova costruzione o a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito, sarà punito con una multa di L. 1 per tonnellata di stazza lorda e per ogni giorno di ritardo.

Nel caso di inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di camera, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 30 per il comandante, di L. 15 per ogni ufficiale e di L. 5 per ogni individuo dell'equipaggio escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, il concessionario, oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni del concessionario. Contro le deliberazioni del Ministero suddetto non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte del concessionario.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dalla sovvenzione e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 35.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, il concessionario dovrà preferire, a parità di condizioni le Società di lavoratori legalmente costituite.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo I (Genova-Napoli).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste e i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 14 novembre 1925, stipulata in seguito a trattativa privata, con la Società anonima di navigazione « Transatlantica Italiana », sedente in Genova, per società da costituire, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo I (Genova-Napoli) per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 43,100,000;

Visto che la « Transatlantica Italiana » ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 23 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 14 novembre 1925, con la Società anonima di navigazione « Transatlantica Italiana » sedente in Genova, per società da costituire, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo I (Genova-Napoli) per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926 verso l'annua sovvenzione di L. 43,100,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 24 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 17 dicembre 1925, bilancio comunicazioni, reg. IV, Marina mercantile, fog. 310.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo I (Genova-Napoli).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni

e il gr. uff. dott. Venceslao Carrara fu Angelo, presidente della Società anonima di navigazione « Transatlantica Italiana » sedente in Genova, ed il comm. Rodolfo Montelatici di Pasquale, consigliere della Società medesima, in nome ed in rappresentanza della Società stessa, e per conto di società da costituire, in virtù di regolare mandato;

E' stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società di navigazione « Transatlantica Italiana », sedente in Genova, per società da costituire assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (alleg. I) alle condizioni indicate nel capitolo *A*, che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 43,100,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 56,900 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonnellate 21,600 di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi di carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto provvedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926, ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Costituzione della Società - Capitale sociale. — Il progetto di costituzione della Società di cui all'art. 1 dovrà essere sottoposto alla approvazione dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui al comma 2° e 3° del presente articolo devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma, e sedi compartimentali a Genova e a Napoli.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella (alleg. I), i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio del servizio.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 9.

Piroscafi dello Stato. — Il Ministero delle comunicazioni cederà al concessionario i piroscafi « Città di Bengasi » e « Città di Cagliari ». Il prezzo dei medesimi sarà determinato da un collegio peritale, che giudicherà inappellabilmente, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal Ministero delle comunicazioni, due dal concessionario ed il quinto, in caso di disaccordo tra le parti, dal presidente del Tribunale di Roma.

Il concessionario dovrà acquistare tutti i materiali speciali e di consumo per la navigazione e di ricambio per i piroscafi esistenti nei magazzini dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato. Il prezzo sarà stabilito di comune accordo fra le Ferrovie dello Stato e il concessionario, ed in caso di mancato accordo sarà determinato dal collegio peritale di cui al comma precedente.

Art. 10.

Temporanea esenzione di ritenute. — Fino a quando il servizio sulla linea postale mensile Genova-Massaua-Kisimajo non possa essere effettuato alla velocità prescritta con i due piroscafi di nuova costruzione di tonn. 5500 di cui all'annessa tabella, ed in ogni caso non oltre il 31 dicembre 1928, non sarà applicata per la linea suddetta la riduzione prescritta dall'art. 7 del capitolato sia per la deficienza di velocità che per la deficienza di tonnellaggio.

La velocità normale di esercizio durante il periodo anzidetto non potrà essere inferiore a miglia 12 all'ora.

Art. 11.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (alleg. I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 12.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di ammortamento e fondo grandi riparazioni:

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione, il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 13.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, dev'essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario dal Ministero delle comunicazioni.

E' fatto obbligo al concessionario di mantenere a bordo, per la durata del primo contratto di arruolamento, il per-

sonale di bassa forza, che, alla entrata in vigore della presente convenzione, trovasi adibito al servizio dei piroscafi indicati all'art. 9, anche se per cause non dipendenti da misure disciplinari, si trovasse temporaneamente a terra.

Art. 14.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era iscritto nei ruoli organici purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Eguale obbligo spetta anche al concessionario nei riguardi del personale di Stato Maggiore navigante appartenente ai ruoli dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato che, non avendo maturato il diritto a percepire la pensione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, eventualmente non si avvalesse della facoltà di rimanere al servizio dell'Amministrazione medesima.

Nella assegnazione del grado per il personale, di cui nel precedente comma, sarà, per quanto possibile, tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta da un rappresentante del concessionario, da un rappresentante dell'interessato e dal presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al sesto.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio, l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della Marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni, istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Il personale proveniente dalla Navigazione di Stato dovrà avere un trattamento anche per tutto ciò che ha carattere di previdenza, uguale a quello del personale di pari categoria già in servizio presso il concessionario o presso gli altri concessionari di linee sovvenzionate.

Il concessionario dovrà prendere gli opportuni accordi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'applicazione delle norme di cui sopra nei riguardi del trattamento di previdenza.

Art. 15.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e dei relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per cause di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità, ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 16.

Imbarco di diplomati, capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da un altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 17.

Tariffe. — In deroga all'art. 19 del capitolato, all'inizio dei servizi contemplati dalla presente convenzione, e fino a diversa disposizione del Ministero delle comunicazioni, sulla linea giornaliera Civitavecchia-Terranova attualmente esercitata dalle Ferrovie dello Stato saranno mantenute le tariffe di trasporto per passeggeri, merci, bestiame e valori andate in vigore sulla linea stessa dal 1° maggio 1925 in forza del R. decreto-legge n. 372 del 6 aprile 1925.

Parimenti, sulla linea settimanale Civitavecchia-Cagliari saranno mantenute, fino a diversa disposizione del Ministero delle comunicazioni, le tariffe in vigore sulla linea stessa alla data della presente convenzione.

Art. 18.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 19.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il ter-

mine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e della azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 20.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 19 ne compromettano — a giudizio insindacabile della amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e della azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 21.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza una azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 22.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoce o decadenza previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 23.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro 10 giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario si intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 24.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 25.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 26.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali, addì 14 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:

Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società « Transatlantica Italiana »:

VENCESLAO CARRARA.
RODOLFO MONTELATICI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo I (Genova-Napoli).

Linea 1. — Civitavecchia-Terranova e ritorno; periodicità: giornaliera; velocità normale di esercizio: miglia 14.

Linea 2. — Civitavecchia-Cagliari e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 3. — Napoli-Torrevecchia-Cagliari e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 4. — Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Tunisi-Tripoli e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6. — Napoli-Messina o Catania (alternativamente)-Siracusa-Malta-Tripoli e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 7. — Siracusa-Tripoli e ritorno (1); periodicità: 3 viaggi ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 12 (2).

Linea 8. — Napoli-Messina o Catania (alternativamente)-Siracusa-Bengasi e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 9. — Siracusa-Bengasi e ritorno (3); periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 10. — Genova-Livorno (solo ritorno) — Napoli-Messina (solo andata) — Porto Said-Suez-Massaua-Aden (fac.) — Mogadiscio-Kisimajo e ritorno, con prolungamento facoltativo a Mombasa, Zanzibar e Dar — es. — Salaam; periodicità: mensile; velocità normale di esercizio: miglia 13.

Linea 11. — Massaua-Hodeida-Assab-Gibuti-Aden-Alula-Ras Hafun-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimajo e ritorno, con prolungamento facoltativo a Mombasa e Zanzibar; periodicità: mensile; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 12. — Genova-Livorno-Napoli-Catania-Tripoli (fac.)-Bengasi (fac.)-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua-Aden-Mogadiscio-Kisimajo e ritorno, con prolungamento facoltativo a Mombasa-Zanzibar-Dar-es. — Salaam-Beira-Delagoa-Bay e Durban in andata ed a Marsiglia in ritorno; periodicità: bimestrale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 13. — Massaua-Porto Sudan o Gedda (alternativamente)-Suez e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14 per la linea 1.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, per le linee 2 e 3.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per le linee 4 e 5.

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, per le linee 6, 7, 8 e 9.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 5500 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 13, per la linea 10.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 2000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 11.

(1) Approdo ogni due settimane a Malta.

(2) I servizi delle linee 6 e 7 dovranno essere regolati in modo da assicurare una regolare comunicazione bisettimanale tra Siracusa e Tripoli.

(3) Con prolungamento a Derna ogni 4 settimane.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 4000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 12.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 13.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione:

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 5500 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 13, da destinarsi alla linea 10.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, da destinarsi alla linea 1, e, quando il servizio di questa lo consenta, alle linee a 12 miglia.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 3000 tonnellate e della velocità normale di esercizio di miglia 12, da destinarsi all'una o all'altra delle linee a 12 miglia.

I suddetti piroscafi di nuova costruzione devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, 14 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:

Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la « Transatlantica Italiana »:

VENCESLAO CARRARA.
RODOLFO MONTELATICI.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo I (Genova-Napoli).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della Convenzione 14 novembre 1925, approvata con decreto Ministeriale del 24 novembre 1925, registrato alla Corte dei conti il 17 dicembre 1925 (bilancio comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 310) con la quale è stato concesso alla Società di navigazione « Transatlantica Italiana », sedente in Genova, per società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo I (Genova-Napoli);

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che la Società suddetta ha provveduto a costituire in data 22 dicembre 1925 una Società anonima per azioni sotto la denominazione: « Compagnia Italiana Transatlantica », Società di navigazione per servizi postali e commerciali sovvenzionati, con sede in Roma, avente fra altri scopi specificatamente quello della assunzione e l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo I (Genova-Napoli) di cui alla Convenzione stipulata in data 14 novembre 1925 fra il Ministero delle comunicazioni e la Società « Transatlantica Italiana » per società da costituire;

Decretano:

Nella convenzione 14 novembre 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo I (Genova-Napoli), approvata con decreto Ministeriale del 24 novembre

1925, registrato alla Corte dei conti il 17 dicembre 1925 (bilancio comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 310) alla Società di navigazione « Transatlantica Italiana » sedente in Genova, è sostituita a tutti gli effetti la « Compagnia Italiana Transatlantica », Società di navigazione per servizi postali e commerciali sovvenzionati, con sede in Roma.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 25 marzo 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 2 aprile 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 6, Marina mercantile, foglio n. 321.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 20 giugno 1925 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Ditta I. e V. Florio di Palermo per società da costituire, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo II (Palermo) per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 23,650,000;

Visto che la ditta ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 22 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 20 giugno 1925 con la Ditta I. e V. Florio di Palermo per società da costituire, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo II (Palermo) per la durata di anni venti, a cominciare dal giorno che sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni con preavviso di sessanta giorni e che in ogni caso non dovrà essere posteriore al 1° gennaio 1926 verso l'annua sovvenzione di lire 23,650,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 20 ottobre 1925.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 14 novembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. 4, Marina mercantile, foglio n. 6.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni e il cav. di gr. cr. Ignazio Florio fu senatore Ignazio, titolare della Ditta I. e V. Florio, sedente in Palermo, in nome e per conto della Ditta stessa è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Ditta I. e V. Florio, con sede a Palermo, per società da costituire entro un mese dall'approvazione della presente convenzione, con capitale azionario non inferiore a 50 milioni, dei quali 40 da versarsi all'atto della costituzione e gli ulteriori 10 entro sei mesi dalla costituzione stessa, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (alleg. I) alle condizioni indicate nel capitolato A, che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Ditta viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 23,650,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 18,000 di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando la media dei prezzi della nafta riferentisi al triennio precedente risulti superiore o inferiore al prezzo base suddetto di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alla media di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai 19/20; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà la durata di venti anni a cominciare dal giorno che sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni con preavviso al concessionario di sessanta giorni e che in ogni caso non dovrà essere posteriore al 1° gennaio 1926.

Trascorso il ventennio di cui al presente comma, la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Costituzione della società - Capitale sociale. — Il progetto di costituzione della Società di cui all'art. 1 dovrà essere sottoposto all'approvazione dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute dai cittadini italiani o da società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma 2° e 3° del presente articolo devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del Regio decreto n. 1054 del 26 giugno 1924, approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale e sede compartimentale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma e la sede compartimentale in Palermo.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nella annessa tabella (alleg. I) ed i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio del servizio.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 9.

Piroscafi dello Stato. — Il Ministero delle comunicazioni metterà a disposizione del concessionario i piroscafi « *Città di Siracusa* » e « *Città di Catania* » verso il canone mensile di L. 1 per tonnellata di stazza lorda.

Il concessionario dovrà provvedere a proprio carico ai lavori di manutenzione, riparazione e ripristino di qualsiasi genere come pure a tutte le spese inerenti all'esercizio dei piroscafi stessi compresa quella di assicurazione del valore dei medesimi per una somma complessiva di L. 7,000,000.

Il concessionario dovrà acquistare tutti i materiali speciali ed i consumi per la navigazione e di ricambio per i piroscafi, esistenti nei magazzini dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato.

Il prezzo sarà stabilito di comune accordo fra le Ferrovie dello Stato ed il concessionario, ed in caso di mancato accordo sarà determinato da un collegio peritale, che giudicherà inappellabilmente, composto di tre membri di cui uno designato da ciascuna delle due parti ed il terzo di comune accordo ed in difetto dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Temporanea esenzione di ritenuta. — Fino a quando il servizio sulle linee Napoli-Palermo e Palermo-Trapani-Tunisi non possa essere effettuato alla velocità prescritta con i piroscafi di nuova costruzione, ed in ogni caso non oltre il 31 dicembre 1928, non sarà applicata per le linee suddette la riduzione prescritta dall'art. 7 del capitolato sia per la deficienza di velocità che per la deficienza di tonnellaggio.

La velocità normale di esercizio durante il periodo anzidetto non potrà essere inferiore a miglia 13,40 all'ora.

Art. 11.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte, i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (alleg. I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un Collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 12.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministro per le comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessorii dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; ed il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 13.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

E' fatto obbligo al concessionario di mantenere a bordo per la durata del primo contratto di arruolamento il personale di bassa forza che, all'entrata in vigore della presente convenzione, trovasi adibito al servizio dei piroscafi indicati all'art. 9, anche se, per cause non dipendenti da misure disciplinari, si trovasse temporaneamente a terra.

Art. 14.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era iscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Eguale obbligo spetta al concessionario nei riguardi del personale di Stato Maggiore navigante appartenente ai ruoli dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato che, non avendo maturato il diritto a percepire la pensione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, eventualmente non si avvalesse della facoltà di rimanere al servizio dell'Amministrazione medesima.

Nell'assegnazione del grado per il personale, di cui nel precedente comma, sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al sesto.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere iscritto alla Cassa pensioni istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del quindici per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, numero 1996 sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Il personale proveniente dalla Navigazione di Stato dovrà avere un trattamento, anche per tutto ciò che ha carattere di previdenza, uguale a quello del personale di pari categoria già in servizio presso il concessionario o presso gli altri concessionari di linee sovvenzionate.

Il concessionario dovrà prendere gli opportuni accordi con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la applicazione delle norme di cui sopra nei riguardi del trattamento di previdenza.

Art. 15.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai serzizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le altre disposizioni circa i rapporti contrattuali tra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per cause di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio.

Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 16.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e sem-

prechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 17.

Tariffe. — In deroga all'art. 19 del capitolato, all'inizio dei servizi contemplati dalla presente convenzione, e fino a diversa disposizione del Ministero delle comunicazioni, sulla linea giornaliera Napoli-Palermo e sulla linea settimanale Palermo-Trapani-Tunisi, attualmente esercitate dalle Ferrovie dello Stato saranno mantenute le tariffe di trasporto per passeggeri, merci, bestiame e valori, andate in vigore sulle linee stesse dal 1° maggio 1925 in forza del R. decreto legge n. 372 del 6 aprile 1925.

Art. 18.

Interruzione, sospensione e abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione ovvero interruzione del servizio in una o più linee, che non fossero dipendenti da cause di guerra o di contumacia, il Ministro per le comunicazioni, potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato, entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 19.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 18, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 20.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 21.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 22.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garentiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garentisca l'ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garentire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale dev'essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 23.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione ed alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 24.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 25.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali, addì 20 giugno 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Ditta I. & V. Florio:
IGNAZIO FLORIO.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo II (Palermo).

Linea 1 — Napoli-Palermo e ritorno; periodicità giornaliera; velocità normale di esercizio: miglia 16,50.

Linea 2 — Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 16,50.

Linea 3 — Genova-Livorno-Porto Torres-Genova; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4 — Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-Porto Torres (scali intermedi facoltativi sulla costa occidentale sarda) Carloforte-Cagliari-Palermo e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5 — Genova-Spezia-Livorno-Porto Ferraio-Maddalena-Terranova (scali intermedi facoltativi sulla costa orientale sarda) Cagliari-Palermo e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6 — Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Pantelleria-Tunisi e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 7 — Tunisi-Susa-Sfax-Gerba-Tripoli e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 8 — Tripoli-Homs-Sliten-Misurata-Sirte-Bengasi-Tolmetta-Marsa Susa-Derna-Tobruk e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

Nome e tipo dei piroscafi usati da destinarsi alle linee suddette e loro stazza lorda:

a) alle linee 1 e 2: piroscafo « *Città di Catania* », tonnellate 3397, piroscafo « *Città di Siracusa* », tonn. 3497 e due piroscafi da designarsi, aventi una stazza lorda unitaria minima di 3400 tonn.;

b) alla linea 3: un piroscafo da designarsi, della stazza lorda minima di 1500 tonn.;

c) alle linee 4, 5, 6, 7 e 8, piroscafo « *Derna* », tonnellate 1769, piroscafo « *Sassari* » tonn. 1489, piroscafo « *Bengasi* » tonn. 1716 o altri piroscafi dello stesso tipo e cinque piroscafi da designarsi, aventi una stazza lorda unitaria minima di 1000 tonn.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della convenzione i piroscafi sopra indicati devono essere sostituiti coi seguenti piroscafi di nuova costruzione:

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 4500 tonn. da destinarsi alle linee 1 e 2;

N. 9 (nove) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonn. da destinarsi alle linee 3, 4, 5, 6, 7 e 8.

Roma, 20 giugno 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Ditta I. & V. Florio:
IGNAZIO FLORIO.

DICHIARAZIONE.

Il sottoscritto, nome della Ditta I. & V. Florio, dichiara di accettare l'aggiunta qui appresso indicata alla Convenzione in data 20 giugno 1925 per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 11 agosto 1925.

IGNAZIO FLORIO.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Registrato a Roma, il 20 novembre 1925, all'ufficio atti privati, vol. 339.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione addizionale per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della convenzione 20 giugno 1925 stipulata con la Ditta I. & V. Florio per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo) ed approvata con decreto Ministeriale in data 20 ottobre 1925, registrato alla Corte dei conti il 14 novembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. 4, Marina mercantile, foglio n. 6;

Ritenuto che la costituzione della Società di cui all'articolo suddetto è avvenuta il 22 dicembre 1925, ma che non si sono potute ancora esaurire le pratiche e le formalità prescritte dagli articoli 87 e seguenti del Codice di commercio, e che pertanto si rende necessario, onde resti assicurato dal 1° gennaio 1926 l'esercizio dei servizi suindicati, che in pendenza delle pratiche anzidette, la Ditta I. & V. Florio assuma essa l'esercizio dei servizi stessi con tutti gli oneri e sotto l'osservanza di tutte le condizioni di cui alla convenzione 20 giugno 1925 suddetta;

Vista la convenzione all'uopo stipulata il 28 dicembre 1925 con l'ingegnere Carlo Linch fu Augusto in nome e per conto della Ditta I. & V. Florio;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata il 28 dicembre 1925 con l'ing. Carlo Linch fu Augusto in nome e per conto della Ditta I. & V. Florio, addizionale a quella 20 giugno 1925 per i servizi marittimi sovvenzionati del Tirreno (Gruppo II - Palermo) e che proroga a tutto il 31 gennaio 1926 il termine stabilito dall'art. 1 di detta convenzione 20 giugno 1925 per la costituzione della Società che dovrà esercitare i suindicati servizi.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 8 gennaio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 20 gennaio 1926, bilancio Comunicazioni, registro n. V, Marina mercantile, foglio n. 107.

Convenzione addizionale a quella in data 20 giugno 1925 per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni e l'ing. Carlo Linch fu Augusto, agente in nome e per conto della Ditta I. e V. Florio, sedente in Palermo, come da mandato in data 16 aprile 1923 a rogito dott. Antonio Marsala di Palermo, unito alla presente;

Premesso che mediante convenzione 20 giugno 1925 la Ditta I. e V. Florio assumeva per Società da costituire entro un mese dall'approvazione dell'atto medesimo l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate del Gruppo II (Palermo) a datare dal 1° gennaio 1926;

Che addì 22 dicembre 1925 si è costituita a rogito del notaio Romano Castellini la « Florio » Società italiana di navigazione anonima, col capitale di cinquanta milioni, di cui quaranta versati, ma a tutt'oggi non si sono potute esaurire le pratiche e le formalità prescritte dagli articoli 87 e seguenti del Codice di commercio;

Che urgendo intanto provvedere all'esercizio delle linee suindicate, si rende necessario in pendenza delle pratiche anzidette che la Ditta I. e V. Florio quale promotrice della Società come sopra costituita, assume col 1° gennaio 1926, l'esercizio anzidetto;

Tutto ciò premesso è stato concordato e stipulato quanto segue:

Articolo unico.

In relazione all'art. 1 della convenzione 20 giugno 1925, per dar tempo all'espletamento delle pratiche necessarie alla legale costituzione della Società concessionaria dei servizi di cui sopra, il termine in detto articolo stabilito viene prorogato a tutto il 31 gennaio 1926.

Nel frattempo a datare dal 1° gennaio 1926 la Ditta I. e V. Florio assume l'esercizio delle linee di navigazione del Gruppo II (Palermo) di cui alla convenzione sopra citata sotto l'osservanza delle pattuizioni e clausole tutte ivi stabilite, rimanendo convenuto che adempiute le formalità di legge l'esercizio sarà senz'altro assunto dalla Società concessionaria « Florio » Società italiana di navigazione.

Fatta a Roma in tre originali, addì 28 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Ditta I. & V. Florio:
CARLO LINCH.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della Convenzione 20 giugno 1925, approvata con decreto Ministeriale del 20 ottobre 1925, registrato alla Corte dei conti il 14 novembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, fog. n. 6) con la quale è stato concesso alla Ditta I. e V. Florio, con sede a Palermo, per società da costituire entro un mese dall'approvazione della convenzione stessa, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo II (Palermo);

Vista la convenzione 28 dicembre 1925 (addizionale a quella in data 20 giugno 1925 suindicata) approvata con decreto ministeriale dell'8 gennaio 1926, registrato alla Corte dei conti il 20 gennaio 1926 (bilancio Comunicazioni, reg. n. 5 fog. n. 107), che proroga a tutto il 31 gennaio 1925 il termine fissato dal detto art. 1 per la costituzione della Società concessionaria delle linee di cui sopra;

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che la Ditta suddetta ha provveduto a costituire in data 22 dicembre 1925 una Società anonima per azioni sotto la denominazione: « Florio » Società italiana di navigazione, avente fra gli altri scopi specificatamente quello della esecuzione della convenzione, stipulata in data 20 giugno 1925 fra il Ministero delle comunicazioni e la Ditta I. e V. Florio per società da costituire, relativa all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo II (Palermo);

Decretano:

Nella convenzione 20 giugno 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo II (Palermo), approvata con decreto Ministeriale del 20 ottobre 1925, registrato alla Corte dei conti il 14 novembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, fog. n. 6) alla Ditta I. e V. Florio è sostituita a tutti gli effetti la Società italiana di navigazione « Florio » sedente in Roma.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 15 febbraio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 24 febbraio 1926, bilancio Comunicazioni, registro n. V, Marina mercantile, foglio n. 455.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo III (Venezia).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto con i Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste e i telegrafi a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione od a trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8 primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 18 dicembre 1925, stipulata in seguito a trattativa privata, con la Società anonima di navigazione « San Marco » sedente in Venezia, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo III (Venezia) per la durata di anni 20 e verso l'annua sovvenzione di L. 16,400,000;

Visto che la « San Marco » ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 21 della Convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 18 dicembre 1925 con la Società anonima di navigazione « San Marco » sedente in Venezia, per la concessione ad essa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo III (Venezia) per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 16,400.000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-1926 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 11 gennaio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 22 gennaio 1926, bilancio Comunicazioni, registro n. V, Marina mercantile, foglio n. 142.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo III (Venezia).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni;

ed i signori: on. Marcello conte Girolamo fu Alessandro, senatore del Regno, e Cini comm. Vittorio fu Giorgio, domiciliati in Venezia, in nome e per conto della Società anonima di navigazione « San Marco » con sede in Venezia, come da regolare mandato;

è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società anonima di navigazione « San Marco » con sede a Venezia, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato A che con la tabella annessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 16,400,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 11,700 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova, primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. 7125 di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonn. merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn.   di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonn. merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone e della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai 19/20; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — La Società concessionaria si impegna di aumentare il proprio capitale da un milione a venti milioni. Entro il 31 dicembre 1925, il capitale versato non potrà essere inferiore a sei milioni e i rimanenti quattordici milioni dovranno essere versati entro un anno dall'approvazione della presente convenzione.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui al comma 2 e 3 del presente articolo devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del Regio decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma, la direzione generale in Venezia, e sedi compartimentali in Fiume e in Ancona.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nella annessa tabella (allegato I) i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni. Per l'impiego di questo materiale, ed in ogni caso non oltre il primo triennio dall'inizio del servizio, non sarà applicata la riduzione di sovvenzione prescritta dall'art. 7 del capitolato sia per la deficienza di velocità che per la deficienza di tonnellaggio.

Art. 9.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (all. I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 11.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 12.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendenti dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi

concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nella assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ed essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 13.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvederà d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con l'indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia, e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine alla applicazione del regolamento stesso.

Art. 14.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e sempre che sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 15.

Tariffe per il Dodecanneso. — Le tariffe e condizioni di trasporto stabilite dall'art. 19 del capitolato sono applicabili anche ai trasporti dall'Italia a Rodi (Egeo) ed alle isole del Dodecanneso e viceversa. Per i passeggeri e per le merci si applicano le stesse basi di tariffa fissate per l'Eritrea intendendosi, come per questa, i prezzi in lire oro al cambio del 300 per cento se il cambio corrente sia uguale o superiore a 300 od al cambio corrente se questo sia inferiore a 300.

Per la linea 5 (Ancona-Fiume) esercitata alla velocità di 14 miglia saranno applicate, in deroga all'art. 19 del capitolato, speciali tariffe da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 16.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 17.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione, o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da cause di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nei cui confronti il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 18.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'articolo 17, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo su accennato.

Art. 19.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta od indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza una azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 20.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto ed il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 21.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca lo ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò il concessionario si intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 22.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 23.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello od a ricorso per cassazione.

Art. 24.

Sovvenzioni per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'art. 2 della presente Convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali addì 18 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « San Marco »:
GIROLAMO MARCELLO.
VITTORIO CINI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo III - Venezia.

Linea 1. — Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Rodi-Smirne-Pireo (fac.) Patrasso (fac.)-Brindisi-Bari-Ancona-Trieste-Venezia; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 14 da Brindisi a Rodi, e miglia 10 nei rimanenti percorsi.

Linea 2. — Venezia-Pola-Abbazia-Fiume e ritorno; periodicità: trisettimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 3. — Fiume-Abbazia-Pola-Ancona e ritorno; periodicità: bisettimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 4. — Fiume-Lussinpiccolo-Ancona e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 5. — Ancona-Fiume e ritorno; periodicità trisettimanale; velocità normale di esercizio: miglia 14.

Linea 6. — Venezia-Trieste-Pola-Lussinpiccolo-Zara-Spalato-Lagosta-Gravosa e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 14.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, per la linea 1.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, per le linee 2, 3 e 4.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 2000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, per le linee 5 e 6.

E' consentito al concessionario di destinare al servizio della linea 6 il piroscafo « *Palatino* » della stazza lorda di tonnellate 1964.71 costruito a Trieste nell'anno 1913 ed al servizio delle linee 2, 3 e 4 il piroscafo « *Duino* » della stazza lorda di tonn. 1334,10 costruito a Trieste nell'anno 1922. In attesa della costruzione del nuovo materiale il piroscafo « *Duino* » potrà essere destinato al servizio della linea 5.

In mancanza del piroscafo « *Palatino* » il concessionario potrà destinare al servizio della linea 6 il piroscafo « *Friu-*

li » della stazza lorda di tonnellate 1961,59 costruito a Dundee nel 1908 od altro piroscafo che, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni sia riconosciuto idoneo al servizio della linea suddetta.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della Convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione:

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, da destinarsi alla linea 1;

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 2000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, da destinarsi alla linea 5;

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, da destinarsi alle linee 2, 3 e 4.

I suddetti piroscafi di nuova costruzione devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 18 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « San Marco »:
GIROLAMO MARCELLO
VITTORIO CINI.

GRUPPO IV (Ravenna)
(Per memoria)

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo V (Ancona).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la Convenzione in data 23 novembre 1925 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società Anonima Industrie Marittime, sedente in Ancona, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo V (Ancona) per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1926 e verso l'annua sovvenzione di L. 4,570,000;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 20 della Convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita Convenzione stipulata in Roma, addì 23 novembre 1925 con la Società Anonima Industrie Marittime, sedente in Ancona, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo V (Ancona) per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 4,570,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 30 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 17 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 314.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo V (Ancona).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni,

ed il cav. Umberto Nicolai fu Gaetano, consigliere delegato della Società Anonima Industrie Marittime, sedente in Ancona, in nome ed in rappresentanza della Società stessa, in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società Anonima Industrie Marittime, con sede in Ancona, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato *A* che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione. Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per i primi cinque anni di esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 4,570,000.

Per il periodo residuale della concessione la sovvenzione annua sarà determinata, di accordo fra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, in relazione ai risultati dei primi cinque anni di esercizio, tenuto conto delle spese imputabili all'industria della navigazione, del traffico raggiunto e di quello che presumibilmente potrà essere raggiunto nel periodo residuale anzidetto.

In mancanza di accordo fra le due parti, la misura della sovvenzione annua sarà determinata da un collegio peritale, che giudicherà inappellabilmente, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti, ed il quinto ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, dal presidente della Corte di cassazione del Regno.

La sovvenzione determinata, in conformità del precedente comma, per il periodo residuale della concessione, sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto a tale scopo, del consumo medio annuo accertato negli ultimi due anni del primo quinquennio della concessione, e di un prezzo base quale risulterà dalle quotazioni della borsa di Genova all'inizio del periodo residuale suddetto.

La revisione avrà luogo soltanto quando la media dei prezzi riferentisi al triennio precedente risulti superiore o inferiore al prezzo base suddetto di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alla media di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai 19/20; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine, la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative o depositate alla Banca d'Italia. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di nominare per i primi cinque anni della concessione, un consigliere di amministrazione ed un sindaco della Società; tali nomine non implicheranno alcuna responsabilità del Ministero delle comunicazioni per gli atti e le operazioni sociali e in genere per l'amministrazione della Società.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario ed opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella (allegato I), ed i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 9.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto, lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe, panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazioni.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del quattro per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in man-

canza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 11.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di Porto.

Il contratto tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 12.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data di inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nell'assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto è possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, numero 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 13.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali tra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico. nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione delle Amministrazioni stesse.

Art. 14.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di lire 100, aumentabili a L. 150 e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 15.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 16.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi

secondo le disposizioni legislative vigenti in materia per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 17.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 16, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 18.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza una azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 20.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario si intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 21.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 22.

Soluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, ed il terzo da eleggersi di comune accordo dalle parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 23.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 23 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società Anon. Industrie Marittime - Ancona:
UMBERTO NICOLAI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo V - Ancona.

Linea 1. — Ancona-Zara-Fiume e ritorno; periodicità: trisettimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12;

Linea 2. — Ancona-Spalato-Lagosta-Gravosa e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, per la linea 1;

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 1000 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 2.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio della linea 1 due piroscafi di nuova costruzione, della stazza lorda unitaria minima di 1000 tonnellate e della velocità oraria normale di

esercizio di miglia 12. Essi devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 23 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società Anon. Industrie Marittime - Ancona:
UMBERTO NICOLAI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo VI (Bari).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 27 settembre 1925 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società « Puglia », anonima di navigazione a vapore, sedente in Bari, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo VI (Bari) per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 14,950,000;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 21 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 27 settembre 1925 con la Società « Puglia », anonima di navigazione a vapore, sedente in Bari, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo VI (Bari) per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926 verso l'annua sovvenzione di L. 14,950,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 20 ottobre 1925.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 18 novembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 33.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo VI (Bari).

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni,

e il sig. comm. Giuseppe Baraggioli, direttore della Società « Puglia », anonima di navigazione a vapore, sedente in Bari, a nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato;

è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società « Puglia », anonima di navigazione a vapore, sedente in Bari, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato 1) alle condizioni indicate nel capitolato A che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 14,950,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 6360 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff per le linee Venezia-Dalmazia-Albania-Epiro e Boiana e di un consumo medio annuo di tonn. 7350 di nafta raffinata (Fuel Oil) e di un prezzo base di lire 360 a tonn. merce resa franca bordo Genova per le linee Venezia-Egeo, Venezia-Alessandria, Venezia-Dalmazia-Albania-Brindisi e Garganica.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentesi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione e capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma 1 e 2 del presente articolo devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comuincazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nel l'annessa tabella (all. 1) ed i di cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni.

Per l'impiego di questo materiale, ed in ogni caso non oltre il primo triennio dall'inizio del servizio, non sarà applicata la riduzione di sovvenzione, prescritta dall'art. 7 del capitolato, sia per la deficienza di velocità che per la deficienza di tonnellaggio.

Art. 9.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (all. I)

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato del presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Noleggio di piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sui valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo fra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 11.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 12.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nella assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 13.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine alla applicazione del regolamento stesso.

Art. 14.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150 e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 15.

Tariffe per il Dodecanneso. — Le tariffe e condizioni di trasporto stabilite dall'art. 19 del capitolato sono applicabili anche ai trasporti dall'Italia a Rodi (Egeo) e alle altre isole del Dodecanneso e viceversa. Per i passeggeri e per le merci si applicano le stesse basi di tariffa fissate per l'Eritrea, intendendosi, come per questa, i prezzi in lire oro al cambio del 300 per cento se il cambio corrente sia uguale o superiore a 300 od al cambio corrente se questo sia inferiore a 300.

Art. 16.

Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 17.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio.

Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 18.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 17, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 19.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trust, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 20.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 21.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca lo ammontare della cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 22.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 23.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 24.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'art. 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali addì 27 settembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società « Puglia »:
GIUSEPPE BARAGGIOLI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo VI — Bari

Linea 1. — Venezia - Ancona - Bari - Brindisi - Patrasso - Pireo - Smirne - Leros (P. Laki) - Calimmo - Cos - Rodi - Brindisi - Bari - Ancona - Trieste - Venezia. — Periodicità: ogni 2 settimane. — Velocità normale di esercizio: miglia 10 da Venezia a Brindisi e viceversa, e miglia 12 nel percorso Brindisi - Smirne - Rodi - Brindisi.

Linea 2. — Venezia - Bari - Brindisi - Santi Quaranta - Corfù - Pireo - Smirne - Scio - Rodi - Alessandria e ritorno con approdo obbligatorio a Trieste in ritorno, facoltativo a Spalato e Wathy in andata. Periodicità: ogni due settimane. Velocità normale di esercizio: miglia 10 da Venezia a Brindisi e viceversa e miglia 12 da Brindisi ad Alessandria e viceversa.

Linea 3. — Venezia - Dalmazia - Albania - Brindisi.

Andata: Venezia - Trieste - Zara - Sebenico - Spalato - Comisa - Gravosa - Lagosta - Manfredonia - Barletta - Bari - Antivari - Medua - Durazzo - Valona - Brindisi.

Ritorno: Brindisi - Valona - Durazzo - Medua - Antivari - Bari (Barletta e Manfredonia fac.) - Gravosa - Lagosta - Comisa - Spalato - Sebenico - Zara - Trieste - Venezia.

Facoltà di approdare in andata e ritorno a Trani, Bisceglie e Molfetta; obbligo di toccare Saseno in andata, prima e dopo Valona, in ritorno dopo Valona. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Venezia - Dalmazia - Albania - Epiro.

Andata: Venezia - Trieste - Pola - Lussinpiccolo - Zara - Sebenico - Spalato - Curzola - Gravosa - Cattaro - Medua - Durazzo - Bari - Durazzo - Valona - Santi Quaranta - Corfù - Prevesa - Santa Maura.

Ritorno: Santa Maura - Corfù - Santi Quaranta - Valona - Durazzo - Medua - Cattaro - Gravosa - Curzola - Spalato - Sebenico - Zara - Lussinpiccolo - Pola - Trieste - Venezia. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Bari - Molfetta - Bisceglie (fac.) - Barletta - Manfredonia - Mattinata - Viesti - Peschici - S. Menaio - Rodi - Tremiti - Rodi - S. Menaio - Peschici - Viesti - Mattinata - Manfredonia e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 9-10.

Linea 6. — San Giovanni di Medua - Foce Bojana - Oboti - Scutari e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 8.

Nota. — Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare il periodo e l'itinerario delle linee 1 e 2. In

tal caso la sovvenzione attribuita alle linee stesse sarà aumentata o diminuita proporzionalmente all'aumento o alla diminuzione della percorrenza.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, per le linee 1 e 2.

N. 6 (sei) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1200 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per le linee 3 e 4.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 500 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 5.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 200 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 8, ed 1 (uno) rimorchiatore per la linea 6.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione:

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 3000 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12, da destinarsi alle linee 1 e 2.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 1500 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, da destinarsi alle linee 3 e 4.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 500 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, da destinarsi alla linea 5.

Roma, addì 27 settembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società « Puglia »:
GIUSEPPE BARAGGIOLI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi del Gruppo A (Sardegna).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste e telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizo dei servizi medesimi all'industria privata anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la Convenzione in data 30 dicembre 1925 stipulata in seguito a trattiva privata, col ragioniere Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe, domiciliato a Cagliari, per società da costituire, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo A (Sardegna) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 4,060,000;

Visto che il ragioniere Sommaruga ha prestato la cauzione prescritta dall'articolo 22 della Convenzione suindicata;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita Convenzione stipulata in Roma addì 30 dicembre 1925 col ragioniere Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe, domiciliato a Cagliari, per società da costituire per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il gruppo A (Sardegna) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 4,060,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 10 gennaio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 20 gennaio 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. V, Marina mercantile, foglio n. 108.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo A (Sardegna).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, ed il ragioniere Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe, domiciliato a Cagliari, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — Il rag. Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe domiciliato a Cagliari, per società da costituire assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato *B* che con la tabella stessa fa parte integrante della presente Convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 4,060,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo di un consumo medio annuo di tonn. di carbone, e di un prezzo base di lire 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonn. merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonn. merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente Convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di anni venti.

Trascorso tale termine la Convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da farsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 60 per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate, senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto ministeriale non soggetto ad alcun gravame salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto n. 1054 del 26 giugno 1924, approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà la facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario ed opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio il piroscafo indicato nell'annessa tabella (allegato I) i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 9.

Piroscafi dello Stato. — Il Ministero delle comunicazioni metterà a disposizione del concessionario i piroscafi « Maddalena » e « Terranova » verso il canone mensile di L. 10,000.

Il concessionario dovrà provvedere a proprio carico ai lavori di manutenzione e riparazione di qualsiasi genere come pure a tutte le spese inerenti all'esercizio dei piroscafi stessi compresa quella di assicurazione del valore dei medesimi per una somma complessiva di L. 1,200,000.

Entro il primo semestre 1926 il concessionario dovrà provvedere all'acquisto dei piroscafi suddetti. Il prezzo dei medesimi sarà determinato da un collegio peritale, che giudicherà inappellabilmente, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal Ministero delle comunicazioni, due dal concessionario ed il quinto, in caso di disaccordo tra le parti, dal presidente del Tribunale di Roma.

Il concessionario dovrà acquistare all'inizio del servizio tutti i materiali speciali e di consumo per la navigazione e di ricambio per i detti piroscafi esistenti nei magazzini dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato. Il prezzo sarà stabilito di comune accordo fra le Ferrovie dello Stato ed il concessionario, ed in caso di mancato accordo sarà determinato dal collegio peritale di cui al comma precedente.

Effettuato il passaggio di proprietà dei piroscafi suddetti al concessionario, questi dovrà, a complemento della cauzione di cui all'art. 22, prestare altra cauzione del 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione costituendo pegno sui piroscafi stessi ai sensi e per gli effetti dell'articolo su citato.

Art. 10.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 11.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo, il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimo del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 12.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

E' fatto obbligo al concessionario di mantenere a bordo per la durata del primo contratto di arruolamento, il personale di bassa forza che, all'entrata in vigore della presente convenzione, trovasi adibito al servizio dei piroscafi indicati all'art. 9, anche se, per cause non dipendenti da misure disciplinari, si trovasse temporaneamente a terra.

Art. 13.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Eguale obbligo spetta al concessionario nei riguardi del personale di Stato Maggiore navigante appartenente ai ruoli dell'Esercizio navigazione delle Ferrovie dello Stato che non avendo maturato il diritto a percepire la pensione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, eventualmente non si avvalesse della facoltà di rimanere al servizio dell'Amministrazione medesima.

Nella assegnazione del grado per il personale di cui nel precedente comma, sarà, per quanto possibile, tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della Marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Il personale proveniente dalla Navigazione di Stato dovrà avere un trattamento, anche per tutto ciò che ha carattere di previdenza, uguale a quello del personale di pari categoria già in servizio presso il concessionario o presso gli altri concessionari di linee sovvenzionate.

Il concessionario dovrà prendere gli opportuni accordi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'applicazione delle norme di cui sopra nei riguardi del trattamento di previdenza.

Art. 14.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme

per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 15.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e in diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150 e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 16.

Tariffe. — In deroga all'art. 19 del capitolato, all'inizio dei servizi contemplati dalla presente convenzione e fino a diverse disposizioni del Ministero delle comunicazioni, sulla linea giornaliera Terranova-Golfo Aranci-Maddalena attualmente gestita dalle Ferrovie dello Stato, saranno mantenute le tariffe di trasporto per passeggieri, merci, bestiame e valori andate in vigore sulla linea stessa dal 1° maggio 1925 in forza del R. decreto-legge numero 372 del 6 aprile 1925.

Art. 17.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 18.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio di una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ed esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 19.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'articolo 18, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 20.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 21.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 22.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario e non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione la quale deve

essere reintegrata entro 10 giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 23.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modifiche suddette.

Art. 24.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 25.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali addì 30 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
UBALDO SOMMARUGA.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo A — Sardegna.

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1. — Terranova-Golfo Aranci-Maddalena e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2. — (Periplo) Cagliari-Teulada-S. Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero-Portotorres-Castelsardo-S. Teresa-Maddalena-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortolì - Muravera-Torrevecchia-Cagliari. Periodicità: ogni due settimane. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 3. — Arzachena-Maddalena-Palau-S. Teresa-Bonifacio e ritorno. Periodicità: 6 giorni per settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Carloforte-Calasetta-Carloforte-Portovesme e ritorno. Periodicità: bigiornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 9.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

Piroscafo « Maddalena » della stazza lorda di tonn. 519.61 costruito a Genova nel 1910; e piroscafo « Terranova » della stazza lorda di tonn. 410.04 costruito a Glasgow nel 1910, per la linea 1.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 800 tonnellate per la linea 2;

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 150 tonnellate per la linea 3;

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 100 tonnellate, per la linea 4.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della Convenzione il concessionario deve adibire al servizio della linea 4 un piroscafo di nuova costruzione della stazza lorda minima di 100 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 9. Il piroscafo stesso dovrà essere classificato con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 30 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
UBALDO SOMMARUGA.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo A (Sardegna).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della Convenzione 30 dicembre 1925 approvata con decreto Ministeriale del 10 gennaio 1926, registrato alla Corte dei conti il 20 stesso mese (bilancio Comunicazioni, reg. n. V, Marina mercantile, foglio 108) con la quale è stato concesso al ragioniere Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe, domiciliato a Cagliari, per società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo A (Sardegna) Servizi marittimi locali;

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che il predetto rag. Ubaldo Sommaruga ha provveduto a costituire in data 29 gennaio 1926 una Società anonima per azioni sotto la denominazione « Compagnia sarda di armamento e navigazione per servizi sovvenzionati e commerciali » avente fra altri scopi specificatamente quello della esecuzione della convenzione, stipulata in data 30 dicembre 1925 fra il Ministero delle comunicazioni e lo stesso rag. Ubaldo Sommaruga per società da costituire, relativa all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo A (Sardegna);

Decretano:

Nella convenzione 30 dicembre 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo A (Sardegna), approvata con decreto Ministeriale in data 10 gennaio 1926, registrato alla Corte dei conti il 20 stesso mese (bilancio Comunicazioni, reg. n. V, Marina mercantile, foglio 108) al rag. Ubaldo Sommaruga fu Giuseppe è sostituita a tutti

gli effetti la « Compagnia sarda d'armamento e navigazione per servizi sovvenzionati e commerciali » sedente a Cagliari.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 17 marzo 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 29 marzo 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. VI, Marina mercantile, foglio numero 283.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo B (Arcipelago Toscano).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la Convenzione in data 19 novembre 1925 stipulata in seguito a trattativa privata, con la Società anonima « Navigazione Toscana » sedente in Livorno, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo B (Arcipelago Toscano) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 2,900,000;

Visto che la Società ha prestata la cauzione prescritta dall'art. 21 della Convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 19 novembre 1925 con la Società anonima « Navigazione Toscana », sedente in Livorno, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo B (Arcipelago Toscano) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 2,900,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 30 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 17 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 315.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo B (Arcipelago Toscano).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, ed il cav. uff. ing. Luigi Orlando di Giuseppe, quale procuratore speciale del gr. uff. ing. Giuseppe Orlando, entrambi domiciliati in Livorno, quest'ultimo unico amministratore della Società anonima « Navigazione Toscana » sedente in Livorno in nome e per conto della Società stessa, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società anonima « Navigazione Toscana » sedente in Livorno, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B, che con la tabella stessa fa parte integrante della presente Convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 è fissata in L. 2,900,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 3700 di carbone e di un prezzo base di lire 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonnellate di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franca bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio pre-

cedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente Convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la Convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società. — Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella, i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare i piroscafi « Montecristo » (stazza lorda tonn. 429), « Argentario » (stazza lorda tonnellate 200) e « Santo Stefano » (stazza lorda tonn. 165).

Art. 9.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 11.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 12.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un

anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nell'assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dalla applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante sarà corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 13.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra il concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per cause di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 14.

Imbarco di diplomati capitani o macchinisti. — Il concessionario ha l'obbligo di imbarcare sui piroscafi addetti a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento dei piroscafi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 15.

Tariffe. — In deroga all'art. 19 del capitolato, all'inizio dei servizi contemplati dalla presente convenzione, il concessionario avrà facoltà di mantenere inalterate le tariffe di trasporto dei passeggeri precedentemente in vigore. Con l'antrata in servizio dei piroscafi di nuova costruzione indicati nell'annessa tabella, il concessionario avrà facoltà di ragguagliare le tariffe predette a quelle normali minime ferroviarie per lo stesso chilometraggio, purchè le prime siano sempre inferiori alle seconde di almeno il venti per cento per i passeggeri di classe e di almeno il dieci per cento per i passeggeri di ponte.

Art. 16.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 17.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convezione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso ma si verificasse poi una nuova interruzione. il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare, la concessione, e anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo d'altra ditta, società o ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 18.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi

di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 17 ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prender possesso dei piroscafi e dell'Azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 19.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 20.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 21.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione. La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazione, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così del concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintregrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 22.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente Convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente Convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 23.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente Convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 24.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente Convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 19 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima « Navigazione Toscana »:
LUIGI ORLANDO *n. n.*

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo B. (Arcipelago Toscano).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1. — Livorno-Portoferraio e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2. — Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana Marina-Portoferraio-Piombino (solo ritorno)-Rio Marina-Portolongone-Marina di Campo-Pianosa e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 3. — (Circolare) Portoferraio-Marciana Marina-S. Andrea-Patresi-Pomonte-Seccheto-Marina di Campo-Margidore-Portolongone-Rio Marina-Cavo-Portoferraio. Periodicità: settimanale, dal 1° maggio al 31 ottobre. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Portoferraio-Piombino e ritorno. Periodicità: bigiornaliera, escluse le domeniche nelle quali verrà effettuato un solo viaggio con itinerario: Portoferraio-Cavo-Piombino e ritorno. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Portolongone-Rio Marina-Cavo-Piombino e ritorno. Periodicità: sei viaggi per settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 10. Durante la sosta a Piombino il piroscafo eseguirà un viaggio con itinerario: Piombino-Cavo-Rio Marina-Piombino.

Linea 6. — Porto S. Stefano-Giglio e ritorno. Periodicità: sei viaggi per settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 400 tonnellate, per le linee 1, 2, 3 e 4.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 200 tonnellate, per la linea 5.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 100 tonnellate, per la linea 6.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della Convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione, da sostituirsi ai piroscafi « Montecristo », « Argentario » e « S. Stefano »:

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 500 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per le linee 1, 2, 3 e 4.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 300 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 5.

N. (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 200 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, per la linea 6.

I suddetti piroscafi di nuova costruzione devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 19 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima « Navigazione Toscana »:
LUIGI ORLANDO *n. n.*

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo C (Isole Partenopee e Pontine).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 9 novembre 1925 stipulata in seguito a trattativa privata, col comm. Luigi Piscitelli fu Luigi domiciliato in Napoli, per società da costituire, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo C (Isole Partonopee e Pontine) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti verso l'annua sovvenzione di L. 4,150,000;

Visto che il comm. Piscitelli ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 19 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 9 novembre 1925 col comm. Luigi Piscitelli fu Luigi, domiciliato in Napoli, per società da costituire, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo C (Isole Partonopee e Pontine) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 4,150,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 24 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 30 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 436.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo C. (Isole Partenopee e Pontine).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, e il comm. Luigi Piscitelli fu Luigi, domiciliato a Napoli, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — Il comm. Luigi Piscitelli, domiciliato in Napoli, per società da costituire assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 4,150,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 13.200 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn.   di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn.   di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La corre-

zione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane ed il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società, e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai precedenti comma devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione.

Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 7.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella (alleg. I), i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salvo l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 8.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (alleg. I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 9.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento. Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 10.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 11.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data di inizio dei servizi, il concessionario dovrà as-

sumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nella assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto. Le eventuali contestazioni nascenti dalla applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al sesto.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: la eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile, sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, numero 1058.

Art. 12.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortunio per causa di servizio ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio.

Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 13.

Tariffe. — Per le linee esercitate a velocità superiore alle dodici miglia saranno applicate, in deroga all'articolo 19 del capitolato, speciali tariffe da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 14.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 15.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio di una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministero delle comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno. Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 16.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione od abbandono contemplati dall'articolo 15 ne compromettano a — giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 17.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo. Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trust, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazioni o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza una azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale. Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 18.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o di decadenza, previsti dalla presente convenzione, la

cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 19.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione di L. 830,000 in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato. Dopo la costruzione del nuovo materiale il Ministro per le comunicazioni potrà, a suo giudizio insindacabile, consentire che la cauzione suddetta sia sostituita da altra con pegno su uno o più dei piroscafi nuovi, che siano di libera ed assoluta proprietà del concessionario.

Tali piroscafi dovranno essere assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso. La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme della cauzione la quale deve essere reintegrata entro 10 giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 20.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di eercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 21.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 22.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione, sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 9 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
LUIGI PISCITELLI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo C.
(Isole Partenopee e Pontine).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1. — Capri-Massalubrense-Sorrento-Piano di Sorrento-Meta-Eque-Vico Equense- Napoli e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 2. — Napoli-Sorrento-Capri-Napoli (1). Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 14.

Linea 3. — Napoli-Capri-Sorrento-Positano-Amalfi-Positano-Capri-Sorrento-Napoli. Periodicità giornaliera per otto mesi dell'anno dal 16 febbraio al 15 ottobre, con approdo facoltativo a Praiano. Velocità normale di esercizio: miglia 14.

Linea 4. — Salerno-Maiori-Minori-Atrani-Amalfi e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Napoli-Procida-Ischia Ponte-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco Ameno-Forio e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 6. — Napoli-Procida-Ischia Ponte-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco Ameno-Forio e ritorno. Periodicità: giornaliera per sei mesi dell'anno dal 1° maggio al 31 ottobre. Velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 7. — Torregaveta-Procida-Ischia Ponte-Ischia Porto-Casamicciola-Lacco AmenoForio e ritorno. Periodicità: bigiornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 8. — Napoli-Procida-Ischia Ponte-Forio-S. Stefano-Ventotene-Ponza e ritorno. Periodicità: bisettimanale, con approdo settimanale a Sant'Angelo. Velocità normale di esercizio: miglia 11.

Linea 9. — Ponza-Gaeta e ritorno. Periodicità quattro volte alla settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 11.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 500 tonnellate per le linee 1, 2, 3 e 5.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 350 tonnellate per le linee 6 e 8.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 300 tonnellate per la linea 9.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 200 tonnellate per linee 4 e 7.

Entro il periodo stabilito dall'art. 7 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione.

N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 550 tonnellate, e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 14, da destinarsi alle linee 1, 2 e 3.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 200 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10, da destinarsi alla linea 4 e alla linea 7.

I suddetti piroscafi di nuova costruzione devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, 9 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
LUIGI PISCITELLI.

(1) Nel periodo dal 16 ottobre al 15 febbraio, in ritorno da Capri, il piroscafo approderà a Sorrento.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo C (Isole Partenopee e Pontine).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della convenzione 9 novembre 1925, approvato con decreto Ministeriale del 24 stesso mese registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 436) con la quale è stato concesso al comm. Luigi Piscitelli fu Luigi, domiciliato in Napoli, per società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo C (Isole Partenopee e Pontine);

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che il predetto comm. Luigi Piscitelli ha provveduto a costituire in data 10 dicembre 1925 una Società anonima di navigazione sotto la denominazione « Società Partenopea Anonima di Navigazione », avente per iscopo la esecuzione della convenzione, stipulata in data 9 novembre 1925 fra il Ministero delle comunicazioni e lo stesso commendator Luigi Piscitelli per società da costituire, relativa all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo C (Isole Partenopee e Pontine);

Decretano:

Nella convenzione 9 novembre 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo C (Isole Partenopee e Pontine), approvata con decreto Ministeriale del 24 stesso mese registrato alla Corte dei Conti il 30 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, Reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 436) al comm. Luigi Piscitelli fu Luigi è sostituita a tutti gli effetti la « Società Partenopea Anonima di Navigazione » sedente in Napoli.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 15 febbraio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 24 febbraio 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. V, Marina mercantile, foglio n. 456.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 3 novembre 1925, stipulata in seguito a trattativa privata, con i signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico, quest'ultimo in nome proprio e quale procuratore speciale del signor Gaetano De Luca di Gaetano, tutti domiciliati in S. Marina Salina, in nome proprio e per conto di società anonima da costituire, per la concessione ai medesimi delle linee di navigazione costituenti il Gruppo D (Isole Eolie) — Servizi marittimi locali — per la durata di venti anni e verso l'annua sovvenzione di L. 2,300,000;

Visto che i signori predetti hanno prestato la cauzione prescritta dall'articolo 18 della convenzione suindicata;

Udito il Consiglio dei Ministri:

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 3 novembre 1925 con i signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico, quest'ultimo in nome proprio e quale procuratore speciale del signor Gaetano De Luca di Gaetano, tutti domiciliati in S. Marina Salina in nome proprio e per conto di società anonima da costituire, per la concessione ai medesimi delle linee di navigazione costituenti il Gruppo D (Isole Eolie), Servizi marittimi locali, per la durata di venti anni e verso l'annua sovvenzione di L. 2,300,000 a cominciare dal 1° gennaio 1926.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 14 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 9 dicembre 1925, bilancio, Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 225.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo D (Isole Eolie).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, ed i signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico, quest'ultimo in nome proprio e quale

procuratore speciale del signor Gaetano De Luca di Gaetano, tutti domiciliati in S. Marina Salina, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

I signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico, quest'ultimo in nome proprio e quale procuratore speciale del signor Gaetano De Luca di Gaetano, tutti domiciliati in S. Marina Salina, in nome proprio e per conto di società anonima da costituire, assumono l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli i predetti signori e la Società vengono designati con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 2,300,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 3160 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. . . . . di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo di base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi di base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane ed il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 60 per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924, approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 7.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella (allegato I), i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salvo l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 8.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (alleg. I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un Collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 9.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato di accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni, in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 10.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, deve essere provvisto della divisa da approvarsi su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 11.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nell'assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, numero 1058.

Art. 12.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre, fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibiltà, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 13.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle amministrazioni stesse.

Art. 14.

Interruzione, sospensione, o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da cause di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società o ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio, sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni degislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 15.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nell'esecuzione del servizio si verifichino

irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art, 14, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 16.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre senza l'autorizzazione del Ministro predetto assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 17.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 18.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto il concessionario dovrà prestare una cauzione di L. 460,000 in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato. Dopo la costruzione del nuovo materiale il Ministro per le comunicazioni potrà — a suo giudizio insindacabile — consentire che la cauzione suddetta sia sostituita da altra con pegno su uno o più dei piroscafi nuovi che siano di libera e assoluta proprietà del concessionario. Tali piroscafi dovranno essere assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro 10 giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 19.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 20.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo tra le parti e in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 21.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatta a Roma in tre originali, addì 3 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
GIUSEPPE GIUFFRÈ nei nomi di cui sopra
CARMELO BISCOTTO.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione Gruppo D (Isole Eolie).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1 — Messina-Milazzo-Lipari-Canneto-Acquacalda-S. Marina Salina-Lingua-Rinella-Malfa-Panarea-Stromboli-Napoli e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2. — Milazzo-Lipari-Canneto-Acquacalda-S. Marina Salina-Malfa o Rinella alternati e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 11.

Linea 3. — Lipari-Canneto-Panarea-Ginostra (Stromboli)-Ficogrande (Stromboli) e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Lipari-Canneto-S. Marina Salina-Malfa e Pollara o Lingua e Rinella alternati-Filicudi Porto-Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno, con prolungamento quattordicinale a Messina ed approdo ad Acquacalda nel ritorno da Alicudi. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Lipari-Filicudi Porto-Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno, con provenienza quattordicinale da Messina. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6. — Lipari-Vulcano Porto Levante-Vulcano Celso e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 600 tonnellate per la linea 1.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 300 tonnellate per le linee 2, 3, 4, 5 e 6.

Entro il periodo stabilito dall'art. 7 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio i seguenti piroscafi di nuova costruzione:

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 600 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10 da destinarsi alla linea 1.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 300 tonnellate e della velocità oraria normale di servizio di miglia 11 da destinarsi alla linea 2.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 300 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10 da destinarsi alle linee 3, 4, 5 e 6.

I suddetti piroscafi di nuova costruzione devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 3 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
GIUSEPPE GIUFFRÈ nei nomi di cui sopra
CARMELO BISCOTTO.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo D (Isole Eolie).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della Convenzione 3 novembre 1925 approvata con decreto Ministeriale del 14 stesso mese, registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 225) con la quale è stato concesso ai signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico (quest'ultimo in nome proprio e quale procuratore speciale del sig. Gaetano De Luca di Gaetano) per società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo D (Isole Eolie);

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che i predetti signori hanno provveduto a costituire in data 21 dicembre 1925 una Società anonima per azioni sotto la denominazione « Società Eolia Anonima di Navigazione » avente per iscopo l'esercizio di servizi marittimi sovvenzionati delle Isole Eolie, conferendo a tale Società la concessione dei nuovi servizi marittimi sovvenzionati delle Isole stesse da essi avuta, in forza del su citato decreto Ministeriale 14 novembre 1925;

Decretano:

Nella Convenzione 3 novembre 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo D (Isole Eolie) approvata con decreto Ministeriale del 14 stesso mese, registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, Registro n. 4, Marina mercantile, foglio n. 225) ai signori Carmelo Biscotto fu Carmelo e cav. uff. Giuseppe Giuffrè fu Domenico, quest'ultimo in nome proprio e quale procuratore speciale del sig. Gaetano De Luca di Gaetano, è sostituita a tutti gli effetti la « Società Eolia Anonima di Navigazione » sedente in Messina.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 7 settembre 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì . . . . 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. . . . Marina mercantile, foglio n. . . . . .

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8 primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 7 novembre 1925 stipulata in seguito a trattativa privata, col signor Giovanni Pilara fu Francesco, domiciliato a Palermo, per società da costituire, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 2,025,000;

Visto che il signor Pilara ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 18 della convenzione suindicata;

Udito il Consiglio dei Ministri:

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 7 novembre 1925 col signor Giovanni Pilara fu Francesco, domiciliato a Palermo, per società da costituire per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti, a co-

minciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 2,025,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 24 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 9 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 224.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo E. (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni e il signor Giovanni Pilara fu Francesco, domiciliato a Palermo, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — Il signor Giovanni Pilara fu Francesco, domiciliato a Palermo per società da costituire assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 2,025,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 4100 di carbone e di un prezzo base di lire 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonnellate..... di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di lire 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonnellate . . . . . di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di lire 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone e della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione s'intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da società riconosciute italiane e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 60 per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani. Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto n. 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Sede legale e di armamento. — Il Concessionario avrà la sede legale in Roma e la sede di armamento in Trapani.

Art. 7.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il 1° triennio di esercizio i piroscafi indicati nell'annessa tabella (allegato I) i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

Nell'attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 8.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere

possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nella annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di 5 membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 9.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamento armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe, panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 10.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie e Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, dev'essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 11.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data di inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nella assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante, continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della Marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato decreto 2 settembre 1912, numero 1058.

Art. 12.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre tra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità e inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 13.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle amministrazioni stesse.

Art. 14.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con sem-

plice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida.

Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora da tale esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 15.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 14, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 16.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza una azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 17.

Danni per decadenza delle concessioni. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 18.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione di L. 607,500 in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato.

Dopo la costruzione del nuovo materiale il Ministro per le comunicazioni potrà — a suo giudizio insindacabile — consentire che la cauzione suddetta sia sostituita da altra con pegno su uno o più dei piroscafi nuovi che siano di libera ed assoluta proprietà del concessionario. Tali piroscafi dovranno essere assicurati presso una società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione; la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 19.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 20.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e che sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, ed il terzo da eleggersi di comune accordo tra le parti, ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 21.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 7 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:

GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:

GIOVANN PILARA.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del gruppo E. (Isole Egadi, Pelagie, Ustica, e Pantelleria).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1 — Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-Pantelleria-Lampedusa-Linosa-Porto Empedocle e ritorno. Periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2 — Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 3 — Trapani-Favignana-Levanzo-Marittimo e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4 — Palermo-Ustica e ritorno. Periodicità: quattro volte alla settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 800 tonnellate per le linee 1 e 2.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 400 tonnellate per le linee 3 e 4.

Entro il periodo stabilito dall'art. 7 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio delle linee 1 e 2 due piroscafi di nuova costruzione, della stazza lorda unitaria minima di 800 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 10.

Essi devono essere classificati con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 7 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Il concessionario:
GIOVANNI PILARA.

Decreto Ministeriale che porta modifiche alla Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 1 della Convenzione 7 novembre 1925, approvata con decreto Ministeriale del 24 stesso mese, registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. 4, Marina mercantile, foglio n. 224) con la quale è stato concesso al signor Giovanni Pilara fu Francesco, domiciliato a Palermo, per società da costituire, l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo E (Isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria);

Visti gli atti qui uniti dai quali risulta che il predetto signor Giovanni Pilara ha provveduto a costituire in data 19 dicembre 1925 una Società anonima per azioni sotto la denominazione « La Meridionale » Società di navigazione, avente fra gli altri scopi specificatamente quello della esecuzione della convenzione in data 7 novembre 1925 stipulata fra il Ministero delle comunicazioni e lo stesso signor Giovanni Pilara per Società da costituire, relativa all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo E (isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria).

Decretano:

Nella convenzione 7 novembre 1925 per l'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo E (isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) approvata con decreto Ministeriale del 24 stesso mese registrato alla Corte dei conti il 9 dicembre 1925 (bilancio Comunicazioni, reg. n. 4, Marina mercantile, foglio n. 224) al signor Giovanni Pilara fu Francesco è sostituita a tutti gli effetti la Società anonima di navigazione « La Meridionale » sedente in Palermo.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 15 febbraio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 25 febbraio 1926, bilancio comunicazioni, reg. n. V, Marina mercantile, foglio num. 461.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo F (Trieste).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi alla industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 23 novembre 1925, stipulata in seguito a trattativa privata, con la Società di navigazione a vapore « Istria-Trieste », sedente in Trieste, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo F (Trieste) per la durata di venti anni a cominciare dal 1° gennaio 1926 e verso l'annua sovvenzione di L. 3,200,000;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 18 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 23 novembre 1925 con la Società di navigazione « Istria-Trieste », sedente in Trieste, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il gruppo F (Trieste) per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1926 verso l'annua sovvenzione di L. 3,200,000;

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 30 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
Mussolini.

Il Ministro per le comunicazioni:
Ciano.

Il Ministro per l'economia nazionale:
Belluzzo.

Il Ministro per i lavori pubblici:
Giuriati.

Registrato alla Corte dei conti addì 17 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 313.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo F (Trieste).

Servizi marittimi locali

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni ed i signori avv. dott. Silvio Battistella, consigliere di amministrazione ed Ulderico Robba, direttore della Società di navigazione a vapore « Istria-Trieste » sedente in Trieste, in nome ed in rappresentanza della Società stessa in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto appresso:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società anonima di navigazione a vapore « Istria-Trieste » sedente in Trieste, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nell'annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolo B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 3,200,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 5000 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff; di un consumo medio annuo di tonn. 1700 di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonn. merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. .... di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonn. merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone e della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da società riconosciute italiane e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 60 per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani. Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di leggittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto n. 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 7.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il 1° triennio di esercizio un piroscafo della stazza lorda minima di 500 tonnellate i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

Nell'attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 8.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nella annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un Collegio peritale con le fuzioni di arbitro inappellabile composto di 5 membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 9.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe, panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 10.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie e Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera, dev'essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 11.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data di inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nella assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del Presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante, continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio; l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della Marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato decreto 2 settembre 1912, numero 1058.

Art. 12.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione, di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione di gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre tra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortuni per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità e inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 13.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 14.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida.

Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora da tale esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 15.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'articolo 14, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 16.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 17.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 18.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concesionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità in corso così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione; la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 19.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 20.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e che sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, ed il terzo da eleggersi di comune accordo tra le parti, ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 21.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nell'annessa tabella.

Art. 22.

Per le linee esercitate a velocità superiore alle 12 miglia saranno applicate, in deroga all'art. 19 del capitolato, speciali tariffe da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Fatta a Roma, in tre originali, addì 23 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « Istria Trieste »:
AVV. SILVIO BATTISTELLA.
ULDERICO ROBBA.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo F (Trieste).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Linea 1 — Trieste-Monfalcone e ritorno. Periodicità: giornaliera escluse le domeniche. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2 — Trieste-Grado e ritorno. Periodicità: giornaliera, escluse le domeniche e con doppio viaggio per tre mesi estivi. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 3 — Trieste-Isola d'Istria-Pirano e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4 — Trieste-Isola d'Istria-Pirano-Portorose e ritorno. Periodicità: giornaliera per 5 mesi del periodo estivo. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5 — Trieste-Isola d'Istria-Pirano-Portorose-Salvore (fac.)-Umago e ritorno, con prolungamento a Cittanova e Parenzo per 6 mesi. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 12.

Linea 6 — Trieste-Isola d'Istria (1)-Pirano-Salvore (fac.)-Umago-Cittanova-Parenzo-Orsera-Rovigno-Brioni-Fasana-Pola e ritorno. Periodicità: giornaliera. Velocità normale di esercizio: miglia 11.

Linea 7 — Trieste-Pirano-Parenzo-Rovigno-Brioni-Pola-Lussimpiccolo-Zara e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 12.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 150 tonn. per le linee 2 e 5.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 200 tonnellate per la linea 1.

N. 4 (quattro) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 250 tonnellate, per le linee 3, 4 e 6.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 350 tonnellate per la linea 7.

Entro il periodo stabilito dall'art. 7 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio della linea 7 un piroscafo di nuova costruzione, della stazza lorda minima di 500 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia 12.

Esso deve essere classificato con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 23 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « Istria Trieste »:
AVV. SILVIO BATTISTELLA.
ULDERICO ROBBA.

(1) Approdo da eseguirsi a richiesta del Ministero.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo G (Fiume).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 2 dicembre 1925 stipulata in seguito a trattativa privata, con la Società anonima di navigazione marittima « Costiera » con sede in Fiume, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione costituenti il Gruppo G (Fiume) per la durata di venti anni a cominciare dal 1° gennaio 1926 e verso l'annua sovvenzione di L. 3,300.000;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 18 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 2 dicembre 1925 con la Società anonima di navigazione marittima « Costiera » con sede in Fiume per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo G (Fiume) per la durata di anni venti a cominciare dal 1° gennaio 1926 verso l'annua sovvenzione di L 3,300,000.

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-1926 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 12 dicembre 1925.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 26 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. II, Marina mercantile, foglio n. 389.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo G (Fiume).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni e il signor Ariosto Mini, del fu Domenico, consigliere delegato della Società anonima di navigazione marittima « Costiera », con sede in Fiume, in nome e per conto della Società stessa, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art 1.

Servizi da eseguirsi. — La « Costiera » Società anonima di navigazione marittima, sedente in Fiume, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 3,300,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonn. 4200 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonnellate .... di nafta grezza (Fuel Oil) e di un presso base di lire 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonnellate ..... di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto n. 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 9.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario, completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interessi sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 10.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 11.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi, il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nell'assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una Commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della Marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 12.

Regolamento organico. — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortunio per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 13.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 14.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e della azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni, avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è dovuto allo Stato.

Art. 15.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'art. 14, ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 16.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 17.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 18.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziando per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 19.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione ed alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art 20.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 21.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 2 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima
di navigazione marittima « Costiera »:
ARIOSTO MINI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo G (Fiume).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI.

Linea 1. — Fiume-Abbazia-Laurana-Moschiena-Fianona-Porto Albona-Cherso-Pola-Rovigno-Orsera-Parenzo-Pirano-Trieste e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2. — Fiume-Volosca-Abbazia-Laurana-Moschiena-Fianona-Porto Albona-Cherso-Pola e ritorno. Periodicità: trisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 3. — Fiume-Abbazia-Laurana-Moschiena-Fianona-Porto Albona-Cherso e ritorno. Periodicità: quattro viaggi alla settimana. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Fiume-Volosca-Abbazia-Ica-Laurana e ritorno, con prolungamento, in estate, una volta al giorno fino a Moschiena. Periodicità: sei corse giornaliere nei mesi dall'aprile al settembre e 5 corse giornaliere nei mesi dal-

l'ottobre al marzo, con toccata di tutti gli scali o di alcuni di essi. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Fiume-Volosca-Abbazia-Laurana-Cherso-San Martino-Ossero-Lussinpiccolo e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6. — Lussinpiccolo-Unie-Sansego-Lussinpiccolo e ritorno. Periodicità: bisettimanale, con prolungamento una volta alla settimana a Lussingrande. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 7. — Lussingrande-Arbe-Veglia-Caisole-Fiume e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 400 tonnellate per la linea 1.
N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 250 tonnellate per la linea 2.
N. 3 (tre) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 200 tonnellate per le linee 3 e 4.
N. 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di tonnellate 150 per le linee 5, 6 e 7.

Roma, addì 2 dicembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima
di navigazione marittima « Costiera »:
ARIOSTO MINI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Gruppo H (Zara).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 13 novembre 1925 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società anonima zaratina di navigazione, sedente in Zara, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo H (Zara), Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 980,000;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 19 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 13 novembre 1925 con la Società anonima zaratina di navigazione, sedente in Zara, per la concessione a questa delle linee di navigazione costituenti il Gruppo H (Zara), Servizi marittimi locali, per la durata di anni venti, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso l'annua sovvenzione di L. 980,000

Detta somma farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1945-46.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 30 novembre 1925.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 17 dicembre 1925, bilancio Comunicazioni, reg. n. IV, Marina mercantile, foglio n. 312.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati Gruppo H (Zara).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni e il signor Venceslao Perlini fu Marco, presidente della Società anonima zaratina di navigazione, con sede in Zara, in nome e per conto della Società stessa è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Servizi da eseguirsi. — La Società anonima zaratina di navigazione, con sede in Zara, assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato I) alle condizioni indicate nel capitolato B che con la tabella stessa fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la Società viene designata con la parola « concessionario ».

Art. 2.

Sovvenzione. — La sovvenzione annua per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 è fissata in L. 980,000.

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonnellate 1550 di carbone e di un prezzo base di L. 200 a tonnellata cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. .... di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di L. 300 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. ..... di nafta

raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di L. 360 a tonnellata merce resa franco bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che il concessionario avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

Pagamento della sovvenzione. — La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

Il concessionario dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che gli saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione, sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

Durata della convenzione. — La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di venti anni.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

Amministrazione della Società - Capitale sociale. — Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del sessanta per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da Società riconosciute italiane, e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto sessanta per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione della Società e la sua rappresentanza legale e direttiva dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti devono essere inserite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924 approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

Rappresentanza del concessionario all'estero. — Di massima gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Sede legale. — Il concessionario avrà la sede legale in Roma.

Art. 8.

Piroscafi nuovi. — Il concessionario si obbliga di costruire entro il primo triennio di esercizio un piroscafo di stazza lorda minima di 150 tonnellate i cui piani dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni entro tre mesi dall'inizio dei servizi.

In attesa dell'entrata in servizio dei piroscafi nuovi, il concessionario potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salvo l'applicazione dell'art. 7 del capitolato.

Art. 9.

I piroscafi allo scadere della convenzione. — Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di prendere possesso per rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso il concessionario avrà l'obbligo di cedere, tutti o in parte i piroscafi applicati alle linee contemplate nell'annessa tabella (allegato I).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di 5 membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

Noleggio dei piroscafi. — Il Ministero delle comunicazioni avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario completamente armati. In questo caso sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 6 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: consumo del carbone e delle materie grasse, paghe panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è il valore che all'atto del noleggio verrebbe attribuito al piroscafo se il medesimo, con le dotazioni ed i corredi di cui risulta munito, fosse di nuova costruzione; il valore attuale è quello iniziale, ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età del piroscafo fino ad un minimum del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni ed il concessionario, ed in man-

canza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 11.

Equipaggi. — La forza minima degli equipaggi sarà determinata da apposite tabelle stabilite dal Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Il personale di bassa forza sarà reclutato a mezzo degli Uffici di collocamento istituiti presso le Capitanerie ed Uffici di porto.

Il contratto-tipo di arruolamento è soggetto all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

Tutto il personale di bordo, sia di coperta, di macchina o di camera deve essere provvisto della divisa da approvarsi, su proposta del concessionario, dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 12.

Stato Maggiore e personale amministrativo. — Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio delle linee contemplate dalla presente convenzione, e per le assunzioni che si rendessero necessarie entro il periodo di un anno dalla data d'inizio dei servizi il concessionario dovrà assumere personale amministrativo e di mare (Stato Maggiore) dipendente dagli antichi concessionari al 1° gennaio 1923 e che a questa data era inscritto nei ruoli organici, purchè non sia rimasto dopo tale data nei ruoli degli stessi antichi concessionari, abbia prestato lodevole servizio, e sia valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni. Nell'assegnazione del grado per questo personale sarà per quanto possibile tenuto conto di quello precedentemente raggiunto.

Le eventuali contestazioni nascenti dall'applicazione del presente articolo saranno decise inappellabilmente da una commissione composta di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante dell'interessato e del presidente che sarà nominato dal Ministro per le comunicazioni tra i funzionari dipendenti di grado non inferiore al 6°.

Il personale addetto ai servizi amministrativi continuerà ad essere inscritto alla Cassa pensioni, istituita con R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Per il trattamento di previdenza al personale di Stato Maggiore navigante continuerà ad essere corrisposto il contributo del 15 per cento sullo stipendio: l'eventuale eccedenza di tale contributo in rapporto alle disposizioni degli articoli 15 e 16 del R. decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa degli invalidi della marina mercantile sarà versata al conto individuale dell'interessato presso la Cassa pensioni istituita col citato R. decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Il personale proveniente dalla Navigazione di Stato dovrà avere un trattamento, anche per tutto ciò che ha carattere di previdenza, uguale a quello del personale di pari categoria già in servizio presso il concessionario o presso gli altri concessionari di linee sovvenzionate.

Il concessionario dovrà prendere gli opportuni accordi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'applicazione delle norme di cui sopra nei riguardi del trattamento di previdenza.

Art. 13.

Regolamento organico — Il concessionario ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove il concessionario non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Il regolamento organico deve contenere le tabelle numeriche del personale occorrente per i servizi di amministrazione e di quello di Stato Maggiore navigante con indicazione dei gradi, degli stipendi e relativi aumenti periodici. Deve inoltre fra le varie disposizioni circa i rapporti contrattuali fra concessionario e personale, contenere quelle per le promozioni e per il trattamento economico al personale ammalato o sbarcato per disarmo, licenza o disponibilità, al personale colpito da infortunio per causa di servizio, ed al personale dispensato per raggiunti limiti di età, invalidità ed inidoneità, per mancanza di fiducia e cessazione di servizio. Deve infine contenere le norme relative all'intervento di un rappresentante del personale del concessionario nelle deliberazioni per le promozioni del personale stesso e per i provvedimenti disciplinari a suo carico, nonchè le norme per la risoluzione in via arbitrale delle controversie fra il concessionario ed il suo personale in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Art. 14.

Convenzioni speciali. — Il concessionario si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine di trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 15.

Interruzione, sospensione o abbandono del servizio. — Qualora si verificasse sospensione o abbandono della navigazione, ovvero interruzione del servizio in una o più linee — che non fossero dipendenti da causa di guerra o di contumacia — il Ministro per le comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e della azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario revocato, il quale risponderà pure di ogni altro danno.

Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore del concessionario revocato un compenso di requisizione, da determinarsi secondo le disposizioni legislative, vigenti in materia, per i piroscafi dei quali il Ministro per le comunicazioni, avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 16.

Decadenza della concessione per gravi e costanti irregolarità. — Quando nella esecuzione del servizio si verifichino

irregolarità gravi e costanti, che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione o abbandono contemplati dall'articolo 15, ne compromettano, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso dei piroscafi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 17.

Divieti. — Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi assunti, nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Il concessionario non potrà, inoltre, senza l'autorizzazione del Ministro predetto, assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Gli è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a trusts, coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della Marina libera nazionale.

Qualora il concessionario apertamente o nascostamente contravvenisse a queste disposizioni, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 18.

Danni per decadenza della concessione. — Nei casi di revoca o decadenza, previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e il concessionario sarà tenuto al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 19.

Cauzione. — All'atto della stipulazione del contratto, il concessionario dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi di proprietà del concessionario, i quali dovranno essere a tal uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario, come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziando per garantire il pagamento delle multe inflitte che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, il concessionario s'intende decaduto per sua colpa dalla concessione.

Art. 20.

Casi di guerra. — In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 21.

Risoluzione di controversie. — Tutte le controversie che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dal concessionario, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 22.

Sovvenzione per linea. — Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

Fatto a Roma in tre originali, addì 13 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima zaratina di navigazione:
VENCESLAO PERLINI.

ALLEGATO I.

Tabella delle linee di navigazione del Gruppo H (Zara).

SERVIZI MARITTIMI LOCALI

Linea 1. — Zara-Brevilacqua (fac.)-Tribagn-Rasanz-Starigrad-Castelvenier-Maslenice-Possedaria (obbligatorio nel ritorno e facoltativo in andata)-Novegradi-Obbrovazzo e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 2. — Zara-Pago-Carlopago e ritorno. Periodicità bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Nota. In caso di cattivo tempo nel canale della Montagna, l'itinerario della linea sarà Zara-Valcassone e ritorno.

Linea 3. — Zara-Brevilacqua-Puntadura-Valcassione-Novaglia-Loni-Arbe e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 4. — Zara-Ulvo-Selve, Premuda-Isto-Melada-Bosava-Dragove-Sestruni-Zara. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5. — Zara-Sestruni-Dragove-Bosava-Melada-Isto-Premuda-Selve-Ulbo-Zara. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6. — Zara-Oltre-S. Eufemia-Lucorano Piccolo-Ugliano-Birbigno-Eso Grande-Eso Piccolo-Zman (solo andata)-Sale e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 7. — Zara-Oltre-Kuklica-Zdrelac (solo andata)-Pasman-Zaravecchia-Pakostane-Betina-Stretto e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 8. — Zara-Oltre-Kuklica-Pasman-S. Filippo (solo andata)-Zaravecchia-Tcon-Vergada (solo andata)-Bettina-Zlosela e ritorno. Periodicità: settimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Linea 9. — Zara-Zaravecchia-Vergada-Morter-Sebenico e ritorno. Periodicità: bisettimanale. Velocità normale di esercizio: miglia 10.

Piroscafi da assegnarsi alle linee.

N. 2 (due) piroscafi della stazza lorda unitaria minima di 100 tonnellate e 1 (uno) piroscafo della stazza lorda minima di 150 tonnellate.

Entro il periodo stabilito dall'art. 8 della convenzione il concessionario deve adibire al servizio della linea 9 un piroscafo di nuova costruzione, della stazza lorda minima di 150 tonnellate e della velocità oraria normale di esercizio di miglia dieci (10). Esso deve essere classificato con marca Stella al « Registro Italiano ».

Roma, addì 13 novembre 1925.

Per il Ministero delle comunicazioni
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società anonima zaratina di navigazione:
VENCESLAO PERLINI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per le linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero.

SOCIETÀ ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596 che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la covenzione in data 2 febbraio 1926 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società italiana di servizi marittimi, sedente in Roma, per la concessione a questa di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero per la durata di anni dieci e verso il contributo annuo di L. 10,200,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare, salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione e verso l'aumento di contributo di L. 2,600,000 all'anno dalla data di entrata in servizio sulla linea celere per l'Egitto della nave di nuova costruzione indicata all'art. 3 della convenzione stessa, aumento di contributo soggetto anch'esso alla riduzione annua ed all'eventuale compensazione di cui sopra;

Ritenuto che la nave di nuova costruzione suaccennata potrà entrare in servizio il 1° gennaio 1928;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'annessa convenzione stipulata in Roma addì 2 febbraio 1926 con la « Società italiana di servizi marittimi », sedente in Roma, per la concessione a questa di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero per la durata di anni dieci, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso il contributo annuo di esercizio di L. 10,200,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dello eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione, e verso l'aumento di contributo di L. 2,600,000 all'anno dalla data di entrata in serivzio sulla linea celere dell'Egitto della nave di nuova costruzione indicata all'art. 3 della convenzione stessa, aumento di contributo soggetto anch'esso alla riduzione annua ed all'eventuale compensazione di cui sopra.

La spesa per il contributo dovuto alla Società per l'esercizio delle linee contemplate dall'art. 1 della convenzione farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi sino al 1935-36 in

L.	5,100,000	per	l'esercizio	1925-26
»	9,996,000	»	»	1926-27
»	10,888,000	»	»	1927-28
»	11,728,000	»	»	1928-29
»	11,216,000	»	»	1929-30
»	10,704,000	»	»	1930-31
»	10,192,000	»	»	1931-32
»	9,680,000	»	»	1932-33
»	9,168,000	»	»	1933-34
»	8,656,000	»	»	1934-35
»	4,200,000	»	»	1935-36

Sui capitolati degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1935-1936 corrispondenti al predetto capitolo 45 dell'esercizio finanziario 1925-26 farà altresì carico l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione di contributo prevista dall'art. 14 della convenzione pel caso di un maggiore sviluppo dei servizi contemplati dall'art. 1 della convenzione stessa, in

L.	204,000	per	l'esercizio	1926-27
»	612,000	»	»	1927-28
»	1,072,000	»	»	1928-29
»	1,584,000	»	»	1929-30
»	2,096,000	»	»	1930-31
»	2,608,000	»	»	1931-32
»	3,120,000	»	»	1932-33
»	3,632,000	»	»	1933-34
»	4,144,000	»	»	1934-35
»	2,200,000	»	»	1935-36

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 16 febbraio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i Lavori Pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti il 9 marzo 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 6 marina mercantile, foglio 146.

Convenzione per l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale ed il Mar Nero.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni ed il comm. Umberto Brocca, direttore generale della « Società italiana di servizi marittimi », sedente in Roma, in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La « Società italiana di servizi marittimi » sedente in Roma, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1° *Linea celere d'Egitto*: Genova-Napoli-Siracusa-Alessandria e ritorno, con approdo facoltativo a Marsiglia; 22 (ventidue) viaggi all'anno a periodo quattordicinale; velocità normale di esercizio: miglia 17.50.

Allorquando sarà entrata in servizio la nave di cui all'articolo 3 dovranno essere effettuati quarantaquattro viaggi all'anno a periodo settimanale.

2° *Linea della Soria*: Genova-Napoli ed un altro porto italiano-Alessandria-porti della Soria-Costantinopoli-Alessandria-Napoli-Genova; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 11 nel tratto Genova-Alessandria e viceversa, e miglia 10 nel rimanente percorso.

3° *Linea postale Tirreno-Costantinopoli-Danubio*: Genova-Napoli ed un altro porto italiano-Costantinopoli-Napoli-Genova; periodicità: ogni due settimane, con prolungamento ogni quattro settimane ai porti del Danubio; velocità normale di esercizio: miglia 10.

4° *Linea commerciale Tirreno-Costantinopoli-Mar Nero*: Genova-Napoli ed un altro porto italiano-Costantinopoli-Napoli-Genova; periodicità: ogni due settimane, con prolungamento ogni quattro settimane ai porti della Russia; velocità normale di esercizio: miglia 9-10.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'art. 1 e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possono costituire una illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà inoltre di imporre, senza compenso, l'attuazione di qualche approdo nelle linee 2, 3 e 4, purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del cinque per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere inscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro Registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alla necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Società.

La Società si obbliga di costruire, entro il primo triennio dall'entrata in vigore della presente convenzione, una nave della stazza lorda minima di 11,000 tonnellate e della velocità normale di esercizio di miglia 17,50 prendendo accordi col Ministero delle comunicazioni per quelle sistemazioni di carattere guerresco che il Ministero stesso ritenesse opportuno e fossero consentite dal tipo della nave e dal servizio cui dovrà essere adibita.

Rimangono immutati gli obblighi della Società per quanto concerne le obbligazioni emesse ai sensi degli articoli 7 e 8 della legge 30 giugno 1912, n. 685; 6 e 7 della legge 30 giugno 1912, n. 686, e 6 e 7 della legge 22 dicembre 1912, n. 1316.

Art. 4.

La Società ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Ove la Società non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Società ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabile a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto si intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdita, manomissioni ed avarie degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a kg. 10, in partenza dall'Italia, o dalle sue Colonie, nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il tre per cento del volume delle stive

della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno e delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere, speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri, devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni; quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) Il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto:

in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie italiani (uno potrà essere concesso in prima classe);

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle Colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 (dieci) posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al numero 2.

B) La riduzione del 75% sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia ad intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del 50% sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

D) La riduzione del 30% sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi militari dello Stato in servizio delle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli impiegati nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lettera *A*) n. 1;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Sulla linea 1 la Società dovrà concedere le facilitazioni precedentemente indicate alla lettera *A*) limitatamente ai viaggi gratuiti in prima classe, e a quelle indicate alle lettere *C*) e *D*).

Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30% (trenta per cento) sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società — colle norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale della Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Società ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni tre mesi al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri

bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Società.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale: se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte del viaggio omessa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di lire 1000.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Società incorrerà in una multa da lire 500 a L. 10,000.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di autorità, senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate nella presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione, il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di L. 10,200,000 che sarà ridotto di anno in anno, compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15, del 4 per cento di detto ammontare. Tale riduzione potrà peraltro essere compensata dalla Società con un maggiore sviluppo dei servizi contemplati nell'art. 1 e cioè: o con prolungamenti dai capolinea di alcune linee, o con un aumento di periodicità o di viaggi su una o più linee, o infine, con la istituzione di nuove linee. Al riguardo dovranno intervenire accordi tra il Ministro e la Società prima della fine dell'anno.

La compensazione di cui sopra non potrà aver luogo se non quando, per effetto dello sviluppo dei servizi autorizzati dal Ministro per le comunicazioni, la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno uguale alla percorrenza annua iniziale aumentata di tante volte il 4 per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi.

Il Ministro potrà, in qualsiasi tempo, far cessare gli effetti della compensazione, quando, a suo insindacabile giudizio, la Società non dimostri la necessaria diligenza nell'adempimento degli obblighi impostile dalla presente convenzione: in tal caso il contributo da corrispondersi alla Società per il servizio ancora da eseguirsi sarà quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno dal 1° gennaio 1926, come se la compensazione non fosse mai avvenuta.

Allorquando sarà entrata in servizio sulla linea 1 la nave di nuova costruzione indicata all'art. 3, il contributo statale annuo verrà aumentato di L. 2,600,000 alle stesse condizioni accennate nei precedenti comma del presente articolo.

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi: il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di 10 anni.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione si intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dello ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Società avrà la sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero non appartenenti al personale stabile della Società debbono essere italiani. Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche o commerciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Società non potrà cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione nè vendere i piroscafi assegnati ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Qualora la Società, apertamente o nascostamente, contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le Comunicazioni, uno dalla Società, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello od a ricorso per cassazione.

Art. 20.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'art. 14 della presente convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate allo articolo 1.

Fatta a Roma in tre originali, addì 2 febbraio 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società italiana di servizi marittimi:
UMBERTO BROCCA.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per la linea di navigazione Genova-Bombay.

(SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ITALIANA).

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE,
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI.

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173 che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste e telegrafi a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che costituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 2 aprile 1926 stipulata in seguito a trattativa privata con la Società anonima di navigazione « Marittima Italiana » sedente in Genova, per la concessione a questa della linea di navigazione Genova-Bombay per la durata di anni 10 e verso il contributo annuo di esercizio di L. 3,200.000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare, salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo del servizio ai sensi dell'art. 14 della convenzione;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 2 aprile 1926 con la Società anonima di navigazione « Marittima Italiana » sedente in Genova, per la concessione a questa della linea di navigazione Genova-Bombay per la durata di anni 10, a cominciare dal 1° gennaio 1926, e verso il contributo annuo di esercizio di L. 3,200,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo del servizio ai sensi dell'articolo 14 della convenzione.

La spesa per il contributo dovuto alla Società per l'esercizio della linea suddetta farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi fino al 1935-36 in:

L.	1,600,000	per l'esercizio	finanziario	1925-26
»	3,136,000	»	»	1926-27
»	3,008,000	»	»	1927-28
»	2,880,000	»	»	1928-29
»	2,752,000	»	»	1929-30
»	2,624,000	»	»	1930-31
»	2,496,000	»	»	1931-32
»	2,368,000	»	»	1932-33
»	2,240,000	»	»	1933-34
»	2,112.000	»	»	1934-35
»	1,024,000	»	»	1935-36

Sui capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1935-36 corrispondenti al predetto capitolo 45 dell'esercizio finanziario 1925-26 farà altresì carico l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione di contributo prevista dall'art. 14 della convenzione pel caso di un maggiore sviluppo del servizio, contemplato all'art. 1 della convenzione stessa, in:

L.	64,000	per l'esercizio	finanziario	1926-27
»	192,000	»	»	1927-28
»	320,000	»	»	1928-29
»	448,000	»	»	1929-30
»	576,000	»	»	1930-31
»	704,000	»	»	1931-32
»	832,000	»	»	1932-33
»	960,000	»	»	1933-34
»	1.088,000	»	»	1934,35
»	576,000	»	»	1935-36

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 29 aprile 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 19 maggio 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 7, Marina mercantile, foglio n. 137.

Convenzione per l'esercizio della linea Genova-Bombay.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni ed i signori cav. di gr. cr. conte senatore Eugenio Rebaudengo, presidente, e gr. uff. Alessandro Cerruti, consigliere di amministrazione della Società di Navigazione « Marittima Italiana », sedente in Genova in nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato; è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società anonima di navigazione « Marittima Italiana » sedente in Genova si obbliga di eseguire una linea di navigazione mensile tra Genova e Bombay, col seguente itinerario: Genova-un altro porto italiano del Tirreno-Porto Said-Suez-Bombay e ritorno.

Oltre ai porti suindicati la Società avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente art. 2.

La Società si obbliga peraltro a far approdare mensilmente a Catania, oppure in un altro porto della costa orientale sicula, tanto in andata che in ritorno e fino alla cessazione della presente convenzione, i piroscafi della propria linea commerciale Marsiglia-Genova-Bombay-Karacki. Qualora poi questa linea venisse sospesa o soppressa, la Società si obbliga di fare approdare a Catania oppure in un altro porto della costa orientale della Sicilia, i piroscafi della linea contemplata dalla presente convenzione fermi restando gli approdi indicati al comma 1.

Il servizio sarà effettuato per passeggeri e merci ed alla velocità media non inferiore a 12 miglia all'ora in navigazione.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà l'itinerario-orario che intende eseguire tenuto conto della facoltà concessale dall'art. 1, secondo comma, e tanto di esso quanto delle successive sue variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare l'itinerario quando, a suo giudizio insindacabile, esso possa costituire un'illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà inoltre facoltà di imporre senza compenso, l'attuazione di qualche approdo purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del 5 per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alla linea devono essere inscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro Registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alle necessità del traffico della linea.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Società.

Art. 4.

La società ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove la Società non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Società ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a lire 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni ed avarìe degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi, in partenza dall'Italia, o dalle sue Colonie, nonchè dagli uffici postali italiani, all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia, superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno e delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Co-

lonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni; quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) Il viaggio gratuito, escluso il vitto ed il letto, in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie italiani (uno potrà essere concesso in prima classe);

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle Colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

B) La riduzione del 75 % sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del 50 % sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

D) La riduzione del 30 % sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lettera *A*), n. 1;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato civili e militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società — con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulla linea da essa esercitata.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Società ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per la linea esercitata con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia, ogni tre mesi, al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda della linea, contenente la ripartizione dei prodotti e delle spese.

La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci sulla linea sono a carico della Società.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale; se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte di viaggio omessa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di L. 1000.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Società incorrerà in una multa da L. 500 a L. 10,000.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di autorità, senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alla linea contemplata dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio della stessa, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di L. 3,200,000 che sarà ridotto di anno in anno, compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15, del 4 per cento di detto ammontare. Tale riduzione potrà per altro essere compensata dalla Società con la esecuzione di altri viaggi oltre i dodici prescritti dall'art. 1. Al riguardo dovranno intervenire accordi tra il Ministro e la Società prima della fine dell'anno.

La compensazione di cui sopra non potrà aver luogo se non quando, per effetto dello sviluppo del servizio autorizzato dal Ministro per le comunicazioni, la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno uguale alla percorrenza annua iniziale aumentato di tante volte il 4 per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi.

Il Ministro, potrà, in qualsiasi tempo, far cessare gli effetti della compensazione, quando, a suo insidacabile giudizio, la Società non dimostri la necessaria diligenza nell'andamento degli obblighi impostile dalla presente convenzione: in tal caso il contributo da corrispondersi alla Società per i servizi ancora da eseguirsi sarà quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno dal 1° gennaio 1926, come se la compensazione non fosse mai avvenuta.

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di dieci anni.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione si intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra, sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazione, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Società avrà la sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma, dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero non appartenenti al personale stabile della Società devono essere italiani. Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche e commerciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Società non potrà cedere ad altri il servizio contemplato dalla presente convenzione nè vendere le navi assegnate ad esso, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Qualora la Società, apertamente o nascostamente, contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Società, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal Presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Fatta a Roma in tre originali, addì 2 aprile 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il Direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « Marittima Italiana »:
EUGENIO REBAUDENGO.
ALESSANDRO CERRUTI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per le linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale, il Mar Nero, India ed Estremo Oriente.

(SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE LLOYD TRIESTINO)

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi alla industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 22 febbraio 1926 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società di navigazione « Lloyd Triestino », sedente in Trieste, per la concessione a questa di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale, il Mar Nero, l'India e l'Estremo Oriente, per la durata di anni dieci e verso il contributo annuo di esercizio di L. 25,850,000, da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare, salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 22 febbraio 1926 con la Società di navigazione « Lloyd Triestino », sedente in Trieste, per la concessione a questa di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo Orientale, il Mar Nero, l'India e l'Estremo Oriente, per la durata di anni dieci, a cominciare dal 1° gennaio 1926, e verso il contributo annuo di esercizio di L. 25,850,000, da ridursi di anno in anno del 4 per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della Convenzione.

La spesa per il contributo dovuto alla Società per l'esercizio delle linee contemplate dall'art. 1 della convenzione farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi sino al 1935-36 in

L.	12,925,000	per l'esercizio	finanziario	1925-26
»	25,333,000	»	»	1926-27
»	24,299,000	»	»	1927-28
»	23,265,000	»	»	1928-29
»	22,231,000	»	»	1929-30
»	21,197,000	»	»	1930-31
»	20,163,000	»	»	1931-32
»	19,129,000	»	»	1932-33
»	18,095,000	»	»	1933-34
»	17,061,000	»	»	1934-35
»	8,272,000	»	»	1935-36

Sui capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1935-36 corrispondenti al predetto capitolo 45 dell'esercizio finanziario 1925-26 farà altresì carico l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione di contributo prevista dall'art. 14 della convenzione pel caso di un maggior sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1 della convenzione stessa in

L.	517,000	per l'esercizio	finanziario	1926-27
»	1,551,000	»	»	1927-28
»	2,585,000	»	»	1928-29
»	3,619,000	»	»	1929-30
»	4,653,000	»	»	1930-31
»	5,687,000	»	»	1931-32
»	6,721,000	»	»	1932-33
»	7,755,000	»	»	1933-34
»	8,789,000	»		1934-35
»	4,653,000	»	»	1935-36

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 15 marzo 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 30 marzo 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 6, Marina mercantile, fog. n. 287.

Convenzione per l'esercizio di linee di navigazione per l'Egitto, il Mediterraneo orientale, il Mar Nero, l'India e l'Estremo Oriente.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni ed i signori contrammiraglio conte Alfredo Dentice di Frasso, presidente, e gr. uff. Giulio Ucelli, consigliere d'amministrazione e direttore generale della Società di navigazione « Lloyd Triestino », sedente in Trieste in nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società di navigazione « Lloyd Triestino » sedente in Trieste, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1. *Linea celere di Egitto* (A): Trieste-Brindisi-Alessandria e ritorno, con obbligo di effettuare nel ritorno 26 approdi annui a Venezia; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 17.

2. *Linea celere di Egitto* (B): Venezia-Alessandria e ritorno; 16 viaggi all'anno dal 15 settembre al 15 maggio a periodo quottordicinale; velocità normale di esercizio: miglia 15.

3. *Linea Levante celere*: Trieste-Venezia ed un altro porto italiano in Adriatico-Galatz-Braila e Odessa alternativamente e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 12.

4. *Linea Egeo Mar Nero*: Trieste-Venezia ed un altro porto italiano in Adriatico-Batum e ritorno; periodicità: ogni due settimane; velocità normale di esercizio: miglia 10.

5. *Linea della Soria*: Trieste-Venezia ed un altro porto italiano in Adriatico, porti della Soria via Costantinopoli o via Alessandria a settimane alternate e ritorno; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10.

6. *Linea celere dell'India*: Trieste-Venezia ed un altro porto italiano in Adriatico, Bombay e ritorno; periodicità: mensile; velocità normale di esercizio: miglia 12.

7. *Linea dell'Estremo Oriente*: Trieste-Venezia ed un altro porto italiano in Adriatico, Shangai, Yokohama e ritorno; periodicità: mensile; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Oltre ai porti indicati per ciascuna delle linee predette, la Società avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente articolo 2.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'articolo 1 e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possono costituire una illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà inoltre facoltà d'imporre senza compenso, l'attuazione di qualche approdo nelle linee 3, 4 e 5, purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del 5 per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea. Per le linee 6 e 7 l'attuazione di nuovi approdi, richiesta dal Ministero delle comunicazioni, potrà aver luogo previo accordo con la Società.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere iscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro Registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alle necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Società.

La Società si obbliga di costruire, entro il decennio stabilito dall'art. 15 della presente convenzione, alcune navi per la stazza lorda complessiva di 50,000 tonnellate, aventi ciascuna una stazza lorda non inferiore a 2000 tonnellate e i cui piani dovranno essere presentati alla approvazione del Ministero delle comunicazioni. Le navi stesse dovranno essere classificate con marca « Stella » al Registro Italiano.

Art. 4.

La Società ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle Comunicazioni.

Ove la Società non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvederà d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Società ha l'obbligo d'imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano ed un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100, aumentabili a L. 150 e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso; siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni ed avarie degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi, in partenza dall'Italia o dalle sue Colonie, nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il 3 per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno o dalle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere pre-

ventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni; quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) Il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto, in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'articolo 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie italiani (uno potrà essere concesso in prima classe);

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle Colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

B) La riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno a giovani nazionali o stranieri ivi residenti che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti d'istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata, in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

D) La riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato e agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lettera *A*) n. 1);

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato, civili e militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società — con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle Tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Società ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni tre mesi al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme con i propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Società.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale: se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore la Società incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte di viaggio omessa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di lire 1000.

Se alla scadenza del decennio dall'entrata in vigore della presente convenzione non siano costruite le 50,000 tonnellate di cui all'art. 3 o ne sia costruita una quantità minore, per ogni tonnellata in meno, la Società incorrerà in una multa di lire 100.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Società incorrerà in una multa da L. 500 a L. 10,000.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente concessione, la cauzione verrà incamerata d'autorità, senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia e un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di L. 25,850,000 che sarà ridotto di anno in anno compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15 del 4 per cento di detto ammontare. Tale riduzione potrà per altro essere compensata dalla Società con un maggiore sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1 cioè: o con prolungamento dai capolinea di alcune linee, o con un aumento di periodicità o di viaggi su una o più linee, o infine con la istituzione di nuove linee. Al riguardo dovranno intervenire accordi tra il Ministro e la Società prima della fine dell'anno.

La compensazione di cui sopra non potrà aver luogo se non quando per effetto dello sviluppo dei servizi autorizzati dal Ministro per le comunicazioni la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno uguale alla percorrenza annua iniziale aumentata di tante volte il 4 per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi.

Il Ministro potrà, in qualsiasi tempo, far cessare gli effetti della compensazione, quando, a suo insindacabile giudizio, la Società non dimostri la necessaria diligenza nell'adempimento degli obblighi impostile dalla presente convenzione: in tal caso il contributo da corrispondersi alla Società per il servizio ancora da eseguirsi sarà quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno dal 1° gennaio 1926, come se la compensazione non fosse mai avvenuta.

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai 19 ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di 10 anni.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione s'intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra, sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tale uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Società avrà la sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero non appartenenti al personale stabile della Società devono essere italiani. Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche e commerciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Società non potrà cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione nè vendere le navi assegnate ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Qualora la Società apertamente o nascostamente contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito li Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Società, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 20.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'art. 14 della presente convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate all'art. 1.

Fatto a Roma in tre originali, addì 22 febbraio 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società di navigazione « Lloyd Triestino »:
ALFREDO DENTICE.
GIULIO UCCELLI.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per le linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo.

(SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE LIBERA TRIESTINA)

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173 che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 8 marzo 1926 stipulata, in seguito a trattativa privata, con la Società anonima « Navigazione Libera Triestina », sedente in Trieste, per la concessione a questa delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico), e del Congo, per la durata di anni 5 e verso il contributo annuo di L. 8,500,000 che sarà ridotto di anno in anno del cinque per cento di detto ammontare, e verso l'aumento di contributo di L. 100,000 per ogni viaggio in più di quelli prescritti dall'art. 1 della convenzione per le linee 1 e 2 e fino ad un massimo di tre viaggi per ciascuna di tali linee, aumento di contributo soggetto anch'esso alla riduzione annua del cinque per cento del suo importo iniziale;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 8 marzo 1926 con la Società anonima « Navigazione Libera Triestina » per la concessione a questa delle linee di navigazione del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico), e del Congo, per la durata di anni cinque, a cominciare dal 1° gennaio 1926, verso il contributo annuo di L. 8,500,000 che sarà ridotto di anno in anno del cinque per cento di detto ammontare, e verso l'aumento di contributo di lire 100,000 per ogni viaggio in più di quelli prescritti dall'articolo 1 della convenzione per le linee 1 e 2 fino ad un massimo di tre viaggi per ciascuna di tali linee, aumento di contributo soggetto anch'esso alla riduzione annua del cinque per cento del suo importo iniziale.

La spesa per il contributo dovuto alla Società per l'esercizio delle linee 1, 2 e 3 contemplate dall'art. 1 della convenzione farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi sino al 1930-31, in

L.	4,250,000	per	l'esercizio	1925-26
»	8,287,500	»	»	1926-27
»	7,862,500	»	»	1927-28
»	7,437,500	»	»	1928-29
»	7,012,500	»	»	1929-30
»	3,400,000	»	»	1930-31

Sullo stesso capitolo 45 dell'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti degli esercizi finanziari successivi sino al 1930-31 farà altresì carico l'eventuale spesa per aumento di contributo per i viaggi in più previsti dall'articolo 14 della convenzione nella somma massima di

L.	300,000	per	l'esercizio	1925-26
»	585,000	»	»	1926-27
»	555,000	»	»	1927-28
»	525,000	»	»	1928-29
»	495,000	»	»	1929-30
»	240,000	»	»	1930-31

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 17 marzo 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti il 30 marzo 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 6, Marina mercantile, foglio 286.

Convenzione per i servizi marittimi del Periplo Africano, del Nord America (Pacifico) e del Congo

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, e i signori comm. Ettore Pollich fu Matteo e comm. Gerardo Vicuna fu Giulio, il primo amministratore delegato, il secondo amministratore delegato sostituto della Società anonima « Navigazione Libera Triestina » con sede in Trieste, in nome e per conto della Società stessa, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società anonima « Navigazione Libera Triestina » con sede in Trieste, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1. *Periplo Africano*: Venezia-Trieste-P. Said-Kisimajo-Durban-Capetown-Walfish Bay-Dakar o Las Palmas-Genova-Livorno-Napoli-Venezia; nove viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10.

2. *Linea del Nord Pacifico*: Venezia-Trieste-Napoli-Livorno-Genova-Colon-San Francisco-Vancouver e ritorno; nove viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Quando sulle precedenti linee 1 e 2 si effettui il trasporto di almeno 5 passeggeri di classe la velocità normale di esercizio dovrà essere di miglia 11.

3. *Linea del Congo*: Venezia-Trieste-Napoli-Livorno-Genova-Dakar-Gran Bassan-Lagos-Libreville-Matadi e ritorno; quattro viaggi all'anno; velocità normale di esercizio: miglia 10.

Oltre ai porti indicati per le tre linee 1, 2 e 3 la Società avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente art. 2.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'art. 1 e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possono costituire una illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà inoltre facoltà di imporre senza compenso, l'attuazione di qualche approdo nelle varie linee, purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del cinque per cento dell'intero percorso di andata e di ritorno della linea.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere inscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alla necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Società.

Art. 4.

Qualora la validità della presente convenzione venisse per successivi accordi prolungata di almeno cinque anni, la Società avrà l'obbligo di presentare per il personale sia di Stato Maggiore navigante, sia amministrativo, adibito ai servizi di cui all'art. 1, entro sei mesi dalla data degli accordi suddetti, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove la Società non adempia a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede di ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Società ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e sempreché sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile non inferiore a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto si intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato, per perdita, manomissione ed avarìe degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a kg. 10, in partenza dall'Italia, o dalle sue colonie, nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno e delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere, speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri, devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni; quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) Il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto:

in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie italiani; in mancanza di seconda classe il passaggio gratuito sarà concesso in prima classe;

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle Colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'Autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

B) La riduzione del 75 % sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri, ivi residenti, che si rechino in Italia ad intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del 50 % sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

D) La riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lettera *A*), n. 1;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Le norme di cui nel presente articolo avranno applicazione limitatamente al numero dei posti disponibili.

Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società — con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale della Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda delle linee, contenente le indicazioni riassuntive così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Società.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale; se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non

eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte del viaggio omessa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di L. 1000.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Società incorrerà in una multa da L. 500 a L. 10,000.

Quando siano trascorsi tre mesi dall'inizio di un viaggio sulla linea 1 o sulla linea 2 o sei mesi dall'inizio di un viaggio sulla linea 3 senza che ne sia stato iniziato un'altro, il Ministro avrà facoltà, sentite le giustificazioni della Società, di dichiarare decaduta la presente concessione.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente concessione, la cauzione verrà incamerata di autorità, senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di L. 8,500,000, che sarà ridotto di anno in anno, compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15, del 5 per cento di detto ammontare. Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi. La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Qualora sulla linea 1 o sulla linea 2 fossero eseguiti in un anno viaggi in numero maggiore di quelli prescritti dall'art. 1, la Società avrà diritto per i viaggi in più, e fino ad un massimo di tre per ciascuna linea, ad un aumento di contributo di L. 100,000 per viaggio, soggetto anch'esso alla riduzione annua del 5 per cento come al comma precedente.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di anni 5.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione si intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Società avrà la Sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero per i servizi di cui all'art. 1 non appartenenti al personale stabile della Società devono essere italiani, salvo preesistenti impegni. Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche o commerciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Società non potrà cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione nè vendere le navi assegnate ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Qualora la Società, apertamente o nascostamente, contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Società, ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 20.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'art. 14 della presente

convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate all'articolo 1.

Fatta a Roma in tre originali, addì 8 marzo 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società « Navigazione Libera Triestina » S. A.:
GERARDO VICUNA.
ETTORE POLLICH.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per le linee di navigazione per il Marocco e Trieste-Tripoli.

(DITTA D. TRIPCOVICH)

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE
PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 6 marzo 1926 stipulata, in seguito a trattativa privata con la Ditta « D. Tripcovich », sedente in Trieste, per la concessione a questa delle linee di navigazione del Marocco, e Trieste-Tripoli, per la durata di anni dieci e verso il contributo annuo di esercizio di L. 2,500,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare, salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione;

Visto che la Ditta ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 6 marzo 1926 con la Ditta « D. Tripcovich », sedente in Trieste, per la concessione a questa delle linee di navigazione del Marocco, e Trieste-Tripoli per la durata di anni dieci a cominciare dal 1° gennaio 1926, e verso il contributo annuo di esercizio di L. 2,500,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione.

La spesa per il contributo dovuto alla Ditta predetta per l'esercizio delle linee contemplate dall'art. 1 della convenzione farà carico al capitolo 45 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1925-26 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi fino al 1935-36, in:

L.	1,250,000	per	l'esercizio	finanziario	1925-26
»	2,450,000	»	»	»	1926-27
»	2,350,000	»	»	»	1927-28
»	2,250,000	»	»	»	1928-29
»	2,150,000	»	»	»	1929-30
»	2,050,000	»	»	»	1930-31
»	1,950,000	»	»	»	1931-32
»	1,850,000	»	»	»	1932-33
»	1,750,000	»	»	»	1933-34
»	1,650,000	»	»	»	1934-35
»	800,000	»	»	»	1935-36

Sui capitoli degli esercizi finanziari dal 1926-27 al 1935-36 corrispondenti al predetto capitolo 45 dell'esercizio finanziario 1925-26 farà altresì carico l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione di contributo prevista dall'art. 14 della convenzione pel caso di un maggiore sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1 della convenzione stessa, in:

L.	50,000	per	l'esercizio	finanziario	1926-27
»	150,000	»	»	»	1927-28
»	250,000	»	»	»	1928-29
»	350,000	»	»	»	1929-30
»	450,000	»	»	»	1930-31
»	550,000	»	»	»	1931-32
»	650,000	»	»	»	1932-33
»	750,000	»	»	»	1933-34
»	850,000	»	»	»	1934-35
»	450,000	»	»	»	1935-36

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 25 marzo 1926.

Il Ministro per le comunicazioni:
CIANO.

Il Ministro per le finanze:
VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici:
GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 16 aprile 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 6, Marina mercantile, foglio numero 384.

Convenzione per l'esercizio delle linee del Marocco e Trieste-Tripoli.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni ed il signor dottor Mario Tripcovich fu Diodato, legale rappresentante della Ditta « D. Tripcovich », con sede in Trieste, in nome e per conto della Ditta stessa, è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Ditta « D. Tripcovich », con sede in Trieste, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1. *Linea del Marocco*: Trieste-Venezia-Fiume-Messina-Catania (o Catania-Messina) Palermo-Napoli - Genova-Casablanca - Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Catania-Messina

(o Messina-Catania) Ancona-Venezia-Trieste; periodicità: due volte al mese; velocità normale di esercizio: miglia 9.

L'approdo a Fiume potrà essere eseguito durante la sosta a Trieste.

2. *Linea Trieste-Tripoli*: Trieste-Venezia-Fiume (o Fiume-Venezia) - Malta-Tripoli e ritorno; periodicità: mensile; velocità normale di esercizio: miglia 9.

Oltre ai porti indicati per ciascuna delle linee predette, la Ditta avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente articolo 2.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Ditta stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'art. 1 e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possono costituire una illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di imporre, senza compenso, l'attuazione di qualche approdo in ciascuna delle linee indicate all'art. 1, purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del 5 per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere inscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro Registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ad essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alle necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Ditta.

Art. 4.

La Ditta ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove la Ditta non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Ditta ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano ed un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100 aumentabili a L. 150 e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Ditta ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Ditta sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni ed avarie degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Ditta si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi, in partenza dall'Italia, o dalle sue Colonie, nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e da Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il 3 per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Ditta un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno o delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Ditta è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e quelli delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni: quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Ditta dovrà concedere:

A) il viaggio gratuito, escluso il vitto ed il letto: in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie italiani (uno potrà essere concesso in prima classe);

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle Colonie o all'estero, che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a 10 posti per ogni viaggio di andata o di ritorno:

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

B) La riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti.

C) La riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri.

D) La riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lett. *A*), n. 1;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle Colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Ditta è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 9.

La Ditta si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato civili e militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Ditta dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Ditta — con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle Comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Ditta i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Ditta ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmettere copia ogni tre mesi al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Ditta dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Ditta alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda delle linee contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento del servizio e del controllo sulla compilazione della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Ditta.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Ditta incorrerà nella perdita del relativo contributo statale; se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Ditta incorrerà inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita: quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte di viaggio omesso sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per l'omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Ditta incorrerà in una multa di L. 1000.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Ditta incorrerà in una multa da L. 500 a L. 10,000.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle Comunicazioni, il quale delibera dopo avere sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Ditta.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettono — a giudizio insindacabile dell'amministrazione — le finalità il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente concessione, la cauzione verrà incamerata di autorità senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Ditta sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione o dalle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultanti dalla presente convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Ditta il contributo annuo di esercizio di L. 2,500,000, che sarà ridotto di anno in anno, compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15 del 4 per cento di detto ammontare. Tale riduzione potrà per altro essere compensata dalla Ditta con un maggiore sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1, cioè: o con prolungamenti dai capolinea di alcune linee, o con un aumento di periodicità o di viaggi su una o più linee o infine con la istituzione di nuove linee. Al riguardo dovranno intervenire accordi tra il Ministro e la Ditta prima della fine dell'anno.

La compensazione di cui sopra non potrà aver luogo se non quando, per effetto dello sviluppo dei servizi autorizzati dal Ministro per le comunicazioni, la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno uguale alla percorrenza annua iniziale aumentata di tante volte il quattro per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi.

Il Ministro potrà, in qualsiasi tempo, far cessare gli effetti della compensazione, quando, a suo insindacabile giudizio, la Ditta non dimostri la necessaria diligenza nello adempimento degli obblighi impostile dalla presente convenzione: in tal caso il contributo da corrispondersi alla Società per il servizio ancora da eseguirsi sarà quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno dal 1° gennaio 1926 come se la compensazione non fosse mai avvenuta.

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Ditta dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di dieci anni.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione si intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Ditta dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Ditta, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Ditta avrà la sede legale in Roma.

I componenti la Ditta, il direttore generale e la rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero non appartenenti al personale stabile della Ditta devono essere italiani. Qualora la Ditta ritenesse, per ragioni tecniche o commerciali di dover nominare agente una Ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Ditta non potrà cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione nè vendere le navi assegnate ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Qualora la Ditta, apertamente o nascostamente, contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Ditta, ed il terzo da eleggersi di comune accordo tra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 20.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'art. 14 della presente convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate all'art. 1.

Fatta a Roma in tre originali addì 6 marzo 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Ditta D. Tripcovich:
MARIO TRIPCOVICH.

Decreto Ministeriale che approva la Convenzione per le linee di navigazione del Periplo Italico, Adriatico-Sicilia-Tirreno ed Adriatico-Nord Europa.

(SOCIETÀ ANONIMA DI NAVIGAZIONE MARITTIMA « ADRIA »)

I MINISTRI

PER LE COMUNICAZIONI, PER LE FINANZE, PER L'ECONOMIA NAZIONALE E PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3173, che autorizza il Commissario per i servizi della Marina mercantile, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale, per i lavori pubblici e per le poste ed i telegrafi, a determinare l'ordinamento definitivo dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati e ad affidare l'esercizio dei servizi medesimi all'industria privata, anche a licitazione o trattativa privata;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, che istituisce il Ministero delle comunicazioni;

Visto l'art. 8, primo comma, del R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 2231;

Vista la convenzione in data 6 luglio 1926 stipulata in seguito a trattativa privata con la Società anonima di navigazione marittima « Adria » sedente in Fiume, per la concessione a questa delle linee di navigazione del Periplo Italico, Adriatico-Sicilia-Tirreno ed Adriatico-Nord Europa per la durata di anni dieci e verso il contributo annuo di esercizio di L. 6,900,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione;

Visto che la Società ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 16 della convenzione suddetta;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Decretano:

E' approvata l'unita convenzione stipulata in Roma addì 6 luglio 1926 con la Società anonima di navigazione marittima « Adria » sedente in Fiume per la concessione a questa delle linee di navigazione del Periplo Italico, Adriatico-Sicilia-Tirreno ed Adriatico-Nord Europa, per la durata di anni 10 a cominciare dal 1° gennaio 1926, e verso il contributo annuo di esercizio di L. 6,900,000 da ridursi di anno in anno del quattro per cento di detto ammontare salvo compensazione della riduzione stessa per effetto dell'eventuale maggiore sviluppo dei servizi ai sensi dell'art. 14 della convenzione.

La spesa per il contributo dovuto alla Società predetta per l'esercizio delle linee contemplate dall'art. 1 della convenzione farà carico al capitolo 41 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi della marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1926-27 e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari successivi fino al 1935-36 in:

L.	3,450,000	per l'esercizio	1926-1927	(R. P. 1925-1926)
»	6,762,000	» »	1926-1927	
»	6,486,000	» »	1927-1928	
»	6,210,000	» »	1928-1929	
»	5,934,000	» »	1929-1930	
»	5,658,000	» »	1930-1931	
»	5,382,000	» »	1931-1932	
»	5,106,000	» »	1932-1933	
»	4,830,000	» »	1933-1934	
»	4,554,000	» »	1934-1935	
»	2,208,000	» »	1935-1936	

Sul detto capitolo 41 dell'esercizio finanziario 1926-27 e sui corrispondenti capitoli degli esercizi dal 1927-28 al 1935-36 farà altresì carico l'eventuale spesa per la compensazione della riduzione di contributo prevista dall'articolo 14 della convenzione pel caso di un maggiore sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1 della convenzione stessa, in:

L.	138,000	per l'esercizio	1926-1927
»	414,000	» »	1927-1928
»	690,000	» »	1928-1929
»	966,000	» »	1929-1930
»	1,242,000	» »	1930-1931
»	1,518,000	» »	1931-1932
»	1,794,000	» »	1932-1933
»	2,070,000	» »	1933-1934
»	2,346,000	» »	1934-1935
»	1,242,000	» »	1935-1936

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 26 luglio 1926.

Il Ministro per le comunicazioni: CIANO.

Il Ministro per le finanze: VOLPI.

Il Ministro per l'economia nazionale: BELLUZZO.

Il Ministro per i lavori pubblici: GIURIATI.

Registrato alla Corte dei conti addì 29 agosto 1926, bilancio Comunicazioni, reg. n. 9, Marina mercantile, foglio n. 190.

Convenzione per l'esercizio delle linee di navigazione: Periplo Italico, Adriatico-Sicilia-Tirreno e Adriatico-Nord Europa.

Fra il generale di porto capo cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, ed i signori gr. uff. Andrea Ossoinach, presidente del Consiglio di amministrazione, e comm. Riccardo Gigante, consigliere di amministrazione dell'« Adria », Società anonima di navigazione marittima, sedente in Fiume, in nome e per conto della Società stessa in virtù di regolare mandato; è stato concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Società anonima di navigazione marittima « Adria », sedente in Fiume, si obbliga di eseguire le linee di navigazione qui appresso indicate:

1. *Periplo Italico*: Fiume, Ancona, Bari, Catania, Malta, Messina, Palermo, Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia, Imperia I, Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Messina, Malta. Catania, Bari, Trieste, Venezia, Fiume; periodicità: settimanale; velocità normale di esercizio: miglia 10;

2. *Linea Adriatico-Sicilia-Tirreno*: Fiume, Molfetta, Brindisi, Gallipoli, Cotrone, Reggio Calabria, Messina, Catania, Siracusa, Licata, Porto Empedocle, Sciacca, Mazzara, Marsala, Trapani, Castellammare Golfo, Palermo, Termini Imerese, Gioia Tauro, Canneto (Lipari), Imperia I, Genova, Livorno, Napoli, Messina, Reggio Calabria, Palermo, Trapani, Marsala, Mazzara, Sciacca, Porto Empedocle, Licata, Siracusa, Catania, Riposto, Cotrone, Gallipoli, Brindisi, Molfetta, Trieste, Venezia, Fiume; periodicità: ogni 2 settimane; velocità normale di esercizio: miglia 9;

3. *Linea Adriatico-Nord Europa* — Fiume-Trieste ed un altro porto italiano — Londra, o Rouen, o Rotterdam, o Anversa, o Amburgo e ritorno, con obbligo di toccare almeno una volta al mese i porti di Lisbona e Oporto (Leixoes): periodicità: 3 volte al mese; velocità normale di esercizio: miglia 9.

Oltre ai porti indicati per ciascuna delle linee predette, la Società avrà facoltà di toccarne altri nell'interesse del traffico, ferme restando le disposizioni del seguente articolo 2. La Società avrà inoltre facoltà di omettere quegli scali della linea 2 per i quali non sianvi da imbarcare o da sbarcare nè merci nè passeggieri.

Art. 2.

All'inizio del servizio la Società stabilirà gli itinerari ed orari che intende eseguire per ciascuna delle linee indicate all'art. 1, e tanto di essi quanto delle successive loro variazioni darà, prima dell'attuazione, conoscenza al Ministero delle comunicazioni.

Il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di modificare gli itinerari suddetti quando, a suo giudizio insindacabile, essi possano costituire una illecita concorrenza a preesistenti linee regolari nazionali, libere o sovvenzionate.

Il Ministro per le comunicazioni avrà inoltre facoltà di imporre, senza compenso, l'attuazione di qualche approdo in ciascuna delle linee indicate all'art. 1, purchè ciò non importi un aumento di percorrenza superiore del 5 per cento dell'intero percorso di andata o di ritorno della linea.

Art. 3.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere inscritte alla prima classe del Registro Italiano o di altro Registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali, e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Esse devono inoltre essere in numero sufficiente per assicurare in ogni momento la regolare ed esatta esecuzione del servizio, ed essere di tipo e di stazza lorda rispondenti, a giudizio insindacabile del Ministro per le comunicazioni, alle necessità del traffico delle singole linee.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni le navi stesse devono essere di assoluta proprietà della Società.

La Società si obbliga di costruire, entro il decennio stabilito dall'art. 15 della presente convenzione, sei navi della stazza lorda unitaria minima di 1600 tonnellate, i cui piani dovranno esser presentati all'approvazione del Ministero delle comunicazioni. Tali navi dovranno essere classificate con marca Stella al Registro Italiano.

Art. 4.

La Società ha l'obbligo di presentare per il personale di Stato Maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi, entro sei mesi dalla stipulazione del contratto, il regolamento organico del detto personale da approvarsi dal Ministero delle comunicazioni. Ove la Società non adempisse a tale obbligo, il Ministro per le comunicazioni provvede d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 5.

La Società ha l'obbligo di imbarcare, oltre l'equipaggio normale, un diplomato capitano e un diplomato macchinista, in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 100 aumentabili a L. 150, e trattamento tavola di ufficiali.

Art. 6.

La Società ha l'obbligo del trasporto regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali e i recipienti vuoti di ritorno adoperati per la spedizione dei dispacci e dei pacchi.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per le perdite, manomissioni ed avarie degli effetti.

Per il ricevimento, la custodia a bordo e la consegna degli effetti postali, la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno al riguardo emanate dal Ministero delle comunicazioni.

Il trasporto degli effetti postali, compresi i pacchi del peso ciascuno non superiore a 10 chilogrammi, in partenza dall'Italia, o dalle sue Colonie, nonchè dagli uffici postali italiani all'estero e dai Regi consolati, anche se originari da Stati esteri, è gratuito.

Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi in partenza dall'Italia superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministero delle comunicazioni.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno o delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Art. 7.

Le tariffe per il trasporto di persone, merci, bestiame e valori tra i porti del Regno, tra questi e i porti delle Colonie italiane e delle Isole del Dodecanneso e viceversa e tra gli uni e gli altri devono essere approvate dal Ministero delle comunicazioni: quelle per i trasporti dai porti suddetti per l'estero e viceversa non dovranno essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti, i quali, ad insindacabile giudizio del Ministero delle comunicazioni, siano reputati di pari importanza.

Art. 8.

La Società dovrà concedere:

A) il viaggio gratuito, escluso il vitto e il letto;

in prima classe:

1° alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

2° ai funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dalla Amministrazione suddetta;

in seconda classe:

a due missionari o due missionarie, italiani, (uno potrà essere concesso in prima classe);

in terza classe:

1° ai nazionali indigenti, residenti nelle colonie o all'estero che rimpatriano per prestare servizio militare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alle loro residenze dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta della autorità militare, in numero non superiore a 10 posti per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2° ai marinai italiani naufraghi, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a 10 posti.

Il prezzo del vitto per i passeggeri di terza classe suindicati sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

B) La riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive escluso il vitto:

1° ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche;

2° per un viaggio annuale dalle Colonie o dall'estero all'Italia e ritorno ai giovani nazionali o stranieri ivi residenti, che si rechino in Italia a intraprendere o proseguire gli studi presso le Regie università e i Regi istituti di istruzione superiore o di belle arti;

C) La riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

D) La riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° ai Regi agenti diplomatici e consolari, ai funzionari dello Stato ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato in servizio nelle Colonie e rispettive famiglie;

2° agli impiegati dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio;

3° agli impiegati nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

4° ai componenti le spedizioni scientifiche;

5° al personale di servizio delle persone indicate alla lettera A) n. 1;

6° ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

7° ai nazionali residenti nelle colonie o all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 9.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato civili o militari, di addivenire con le medesime alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

In mancanza di tali convenzioni, per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva. Dovranno però essere trasportati gratuitamente dalla Società — con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze — i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie; la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da essa esercitate.

Art. 10.

Il Ministero delle comunicazioni ha facoltà di esercitare nei modi che riterrà più opportuni la vigilanza sull'andamento del servizio.

La Società ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni tre mesi al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

La liquidazione definitiva del contributo statale non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della vigilanza sull'andamento della statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci su ciascuna linea, sono a carico della Società.

Art. 11.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita del relativo contributo statale; se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore, la Società, incorrerà, inoltre, in una multa da L. 1000 a L. 5000.

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto per causa di forza maggiore sarà ritenuto il contributo per la percorrenza non eseguita; quando invece il viaggio venga interrotto senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta del contributo corrispondente alla parte di viaggio omessa, sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per la omissione di viaggio.

In caso di omissione di un approdo obbligatorio, senza causa di forza maggiore, la Società incorrerà nella multa di L. 1000.

Se alla scadenza del decennio dall'entrata in vigore della presente convenzione non siano state costruite le navi di cui all'art. 3 o ne siano state costruite in numero minore, per ogni tonnellata in meno la Società incorrerà in una multa di L. 100.

Per qualunque altra inosservanza agli obblighi della presente convenzione la Società incorrerà in una multa da L. 500 a L. 10,000.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dal contributo statale e sussidiariamente dalla cauzione.

Art. 12.

Quando nella esecuzione del servizio si verifichino irregolarità gravi e costanti, che ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione.

In tal caso, come in qualunque altro caso di revoca o decadenza della presente concessione, la cauzione verrà incamerata di autorità, senz'uopo di qualsiasi atto o provvedimento giudiziario e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possano derivare allo Stato.

Art. 13.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 14.

In corrispettivo degli obblighi risultati dalla presente convenzione il Ministero delle comunicazioni corrisponderà alla Società il contributo annuo di esercizio di L. 6,900,000 che sarà ridotto di anno in anno, compreso l'eventuale periodo di proroga di cui all'art. 15 del 4 per cento di detto ammontare. Tale riduzione potrà peraltro essere compensata dalla Società con un maggiore sviluppo dei servizi contemplati all'art. 1, e cioè: o con prolungamenti dai capolinea di alcune linee, o con un aumento di periodicità o di viaggi su una o più linee o infine con la istituzione di nuove linee. Al riguardo dovranno intervenire accordi tra il Ministro e la Società prima della fine dell'anno.

La compensazione di cui sopra non potrà aver luogo se non quando per effetto dello sviluppo dei servizi autorizzato dal Ministro per le comunicazioni la percorrenza complessiva in ciascun anno sia almeno uguale alla percorrenza annua iniziale aumentata di tante volte il quattro per cento della percorrenza stessa quanti sono gli anni trascorsi. Il Ministro potrà, in qualsiasi tempo, far cessare gli effetti della compensazione, quando, a suo insindacabile giudizio, la Società non dimostri la necessaria diligenza nell'adempimento degli obblighi impostile dalla presente convenzione: in tal caso il contributo da corrispondersi alla Società per il servizio ancora da eseguirsi sarà quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno dal 1° gennaio 1926, come se la compensazione non fosse mai avvenuta.

Il contributo verrà corrisposto a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero tutti quei documenti che le saranno richiesti, sia per la liquidazione delle rate mensili di contributo statale, sia per la liquidazione a saldo del contributo stesso.

Art. 15.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1926 ed avrà la durata di dieci anni.

Trascorso tale termine, senza che sia intervenuta disdetta dall'una o dall'altra parte sei mesi prima della scadenza, la convenzione si intenderà prorogata di un altro anno e così di seguito, salvo disdetta come sopra sei mesi prima della fine dell'anno.

Art. 16.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dello ammontare annuo del primo contributo statale.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

Art. 17.

La Società avrà la sede legale in Roma.

Il Consiglio di amministrazione della Società, il direttore generale e la sua rappresentanza legale a Roma dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Di massima gli agenti all'estero, non appartenenti al personale stabile della Società devono essere italiani. Qualora la Società ritenesse, per ragioni tecniche o commer-

ciali, di dover nominare agente una ditta o persona straniera, chiederà preventivamente il parere del Ministero delle comunicazioni.

Art. 18.

La Società non potrà cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione nè vendere le navi assegnate ai servizi stessi, senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni.

Qualora la Società, apertamente o nascostamente, contravvenisse a questi divieti, il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per la interpretazione e la esecuzione della presente convenzione, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un Collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, uno dalla Società ed il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato.

La decisione del Collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per cassazione.

Art. 20.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni il contributo statale complessivo stabilito dall'art. 14 della presente convenzione sarà ripartito fra le singole linee indicate all'art. 1.

Fatta a Roma in tre originali, addì 6 luglio 1926.

Per il Ministero delle comunicazioni,
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per l'« Adria » Società anonima di navigazione marittima:
ANDREA OSSONAICH
RICCARDO GIGANTE

ROSSI ENRICO, *gerente*.

Roma — Stabilimento Poligrafico dello Stato.